

Juridiska Institutionen
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Programmet för juris kandidatexamen
Tillämpade studier 20 p, 2007

Ansvar för miljöfarliga fartygsvrak

Författare:
Olof Ekström

Handledare:
Lena Gipperth

1 Inledning	5
1.1 Introduktion till problemet	5
1.2 Ansvarigt rättssubjekt och ansvarets karaktär	6
1.3 Syfte och metod	8
1.4 Avgränsningar	8
1.5 Disposition	9
2 Ansvar enligt Sjölagen.....	10
2.1 Redar- och ägaransvaret.....	10
2.2 Omfattningen av ansvaret	11
2.3 Att utesluta vrak från begränsningsmöjligheten.....	12
2.4 Ansvarsgrund.....	13
2.4.1 Ansvar för krigsfartyg och annars i krigstid	13
3 Ansvar enligt Miljöbalken.....	15
3.1 De allmänna hänsynsreglerna.....	15
3.2 Tillämpning av de allmänna hänsynsreglerna	16
3.3 Miljöfarlig verksamhet och fast störningskälla	17
4 Efterbehandlingsansvaret	19
4.1 Verksamhetsutövaren.....	19
4.1.1 Sportflygklubben och fallskärmshopparna.....	19
4.2 Omfattningen av ansvaret	20
4.3 Verksamheten	21
4.3.1 Köprättslig undersökningsplikt.....	22
4.3.2 Spilloljan i brunnen.....	22
4.3.3 Fastighetsägaren och industrihotellet.....	23
4.3.4 Oljecisterner och drivmedelstankar.....	24
4.4 Olja i vrak som förvaringsfall	25
4.5 Vad är en verksamhet för redaren?	26
4.5.1 Enskilt och allmänt vatten	27
4.6 Miljöansvarsdirektivet	27
4.7 Answarets utsträckning i tiden	28
4.8 Ansvar i konkurssituationer	29
5 Rättsliga konstruktioner kring vrak.....	31
5.1 Vad är ett vrak?.....	31
5.2 Vem äger vraket?.....	31
5.2.1 Förvärvar försäkringsbolaget vraket?	32
5.3 Bärgning	33
5.4 Kondemnation, abandonnering och avregistrering.....	34

6 Övergivna fartyg	35
6.1 Lagar om fynd	35
6.2 Farbart vatten.....	36
7 Lagförslag och utredningar.....	38
7.1 Justitiekanslern 2004.....	38
7.2 Farliga vrak 1975.....	38
7.3 Bakgrund till Farliga vrakutredningen.....	39
7.4 Lagförslagen	40
7.4.1 Strandsningslag	40
7.4.2 Registreringsfrågor.....	41
7.4.3 Ersättning till staten för utförda åtgärder.....	41
7.4.4 Lag om flyttning av fartyg i vissa fall	43
7.5 Draft convention on the removal of wrecks.....	43
8 Fordonslagstiftning.....	46
8.1 Bilvrak.....	46
8.1.1 Nya regler 2007	46
8.2 Flyttning av fordon	47
8.2.1 Ersättning till det allmänna nu och i framtiden.....	48
8.3 Olovlig flyttning	48
8.4 Skrotningsbidrag till fartygsägare	50
9 Ansvar för avfall.....	51
9.1 Avfallshantering	51
9.2 Bilproducentansvar	51
9.2.1 Utökat och förtydligat bilproducentansvar	52
10 Nedskräpad mark.....	54
10.1 Nedskräpningsförbud.....	54
10.2 Gaturenhållning	54
10.2.1 Fartygsvrak i nedskräpningsfall	55
10.3 Praxis angående nedskräpning	56
10.3.1 Att bränna sitt skepp.....	56
10.3.2 Ölflaskan.....	57
10.3.3 Avsiktlig sänkning av fartyg	58
10.3.4 Ringa brott.....	58
10.4 Praxis angående gaturenhållning	59
10.4.1 Olovlig tippning	59
11 Ansvar i övriga fall	61
11.1 Miljöbrott	61
11.2 Dumpning av avfall till havs samt fartygsföroreningslagen	61

11.3 Skadeståndsrättsligt miljöansvar	62
11.3.1 Ansvar för färjetrafik.....	63
11.3.2 Ekologisk skada	64
11.3.3 Miljöansvarsdirektivets betydelse för 32 kap miljöbalken	65
11.4 Miljöskadeförsäkringen.....	66
11.5 Saneringsförsäkringen.....	67
12 Preskription	68
12.1 Allmänt om preskription av fordringar	68
12.2 Preskription av fordringar enligt sjölagen.....	69
12.3 Preskription av fordringar enligt miljöbalken	69
12.4 Åtalspreskription.....	70
12.4.1 Perdurerande brott	70
12.4.2 Preskriptionstider.....	71
13 Avslutande diskussion	72
13.1 Inledning.....	72
13.2 Miljöbalkens tillämplighet	72
13.3 Verksamhetens karaktär	73
13.4 Förvaringsfall	73
13.5 Fast eller rörlig verksamhet?	74
13.6 Efterbehandlingsansvaret	75
13.7 Ursprunglig verksamhetsutövare	75
13.8 Ägaren eller redaren?	76
13.8.1 Konkurrerande verksamhetsutövare	77
13.9 Ansvar för äldre verksamhet	77
13.10 Preskription.....	78
13.11 Nedskräpning och avfall.....	79
13.12 Skadestånd.....	80
13.13 Det allmännas ansvar	81
14 Slutsats	82
15 Egna reflektioner	84
16 Källförteckning.....	85
17 Bilagor.....	88
17.1 Bilaga 1: Svensk lagstiftning.....	88

1 Inledning

1.1 Introduktion till problemet

I svenska vatten finns ett stort antal mer eller mindre gamla vrak. Inte minst verkar detta problem vara stort på västkusten, och det är ett problem som Sverige delar med Norge och Danmark. Många vrak har stora mängder olja ombord. Denna olja riskerar att läcka ut när de gamla vraken börjar rosta sönder. Bland vraken finns även en del sänkta krigsfartyg med, förutom olja, ammunition och annan krigsmateriel ombord. Enligt en nyligen sammanställd rapport från organisationen Forum Skagerrak och Länsstyrelsen i Västra Götaland har 3 324 fartyg förlist enbart i Skagerrack sedan 1914. Av dessa räknar man med att åtminstone 261 har miljöfarlig last och/eller drivmedelsolja ombord. Dessa fartyg utgör således det mest akuta miljöhotet.¹ Vad gäller ännu äldre vrak utgör de sannolikt inget större problem eftersom olja som drivmedel inte användes i någon betydande utsträckning innan dess. Vissa vrak som förlist tidigare än 1914 kan trots detta utgöra ett hot på grund av att de haft olja som last, eller fraktat miljöfarliga material som till exempel arsenik eller terpentin.²

Den stora förekomsten av vrak i såväl Skagerrak, Kattegatt som Östersjön till följd av att alla Sveriges grannar på ett eller annat sätt varit inblandade i båda världskrigen är ett väldigt omfattande problem. Räknat både i antalet vrak och i den potentiella faran för miljön, ligger de så kallade gasfartygen högt upp på listan. Uppkomsten till detta problem är att Tyskland under Andra Världskriget tillverkade en stor mängd kemiska stridsmedel som av olika anledningar aldrig kom till användning, åtminstone inte i den stora skala som tyskarna hade beräknat. Efter krigsslutet 1945 påträffades runt 300 000 ton kemiska stridsmedel, såsom fosgen, tabun och inte minst senapsgas, i ammunitionsdepåer på flera ställen både i Tyskland och i tyskockuperade områden.³ I enlighet med fredsavtalet skulle Tyskland demilitariseras och stridsmedel av detta slag förstöras. De allierade tycks inte ha ansett sig att på säker väg kunna oskadliggöra stridsgaserna. Den enda lösningen man då ansåg sig ha var att fylla bomb- och stridsskadade skepp, som man alltså sannolikt ändå skulle ha skrotat, med bomber och avsiktligt sänka dem i havet. Möjligen beroende på skeppens dåliga skick valde man platser inte alltför långt bort från den tyska kusten, företrädesvis Skagerrak och södra Östersjön, men det skall sägas att de flesta dumpningsplatserna ligger på ett tämligen stort djup. Tyskland dumpade också i panik ett antal tusen ton stridsgas på mycket grunt vatten i Lilla Bält under slutet av kriget, som dock i sin helhet tycks ha bärgats ca 15 år senare varvid den göts in i betong och sänktes igen, men denna gång på stort djup och i Biscayabukten.⁴

Även senare har båtar som tjänat ut, eller som gått på grund, avsiktligt sänkts eller övergivits på vad som åtminstone idag får anses betraktas som olämpliga platser. De kan då dels utgöra en navigeringsrisk, samt också en miljörisk om olja eller annat drivmedel och/eller farlig last i form av gas, tungmetaller eller annat läcker ut.

I en rapport från Forum Skagerrak från 2006 konstateras att gamla fartygsvrak läcker olja, men att det är till största delen oklart både hur stort problemet är och

¹ Andree, GP 2006-07-09

² Lindström, s 11

³ Waleij, s 18

⁴ Waleij, s 19

hur det skall hanteras. Risken för stora oljeläckage, och följaktligen potentiellt mycket allvarliga miljökonsekvenser under de närmaste 10-20 åren anses dock så pass stora att vidare utredning, inklusive riskbedömning av kända vrak, är klart önskvärd.⁵ Många fartyg, bland annat gasfartygen, ligger visserligen på stora djup. I Forum Skagerraks rapport konstaterar man därför att det i sådana fall antagligen kan vara miljömässigt, praktiskt och ekonomiskt motiverat att låta vraken ligga där de ligger.⁶ Totalförsvarets Forskningsinstitut konstaterar i en rapport från 2001 att forskningsläget är oklart när det gäller hur sådana här farliga substanser som läcker ut från fartygsvrak påverkar den marina miljön. Man tycks dock vilja göra klart att eftersom vi vet att vissa ämnen är mycket giftiga och potentiellt väldigt skadliga både för miljön och för människors liv och hälsa så kan faran i princip inte avfärdas så länge det inte bevisats att fara ej föreligger.⁷ En sådan inställning rymmer också väldigt väl med försiktighetsprincipen i 2 kap 3 § miljöbalken. Enligt denna princip skall nödvändiga försiktighetsåtgärder vidtas så snart det finns skäl att anta att fara föreligger för människors hälsa eller miljön.

1.2 Ansvarigt rättssubjekt och ansvarets karaktär

Det tycks dock råda stora tveksamheter kring vem som ansvarar för att ta hand om dessa vrak. Många vrak är så gamla att ägaren dött, om denna var en fysisk person, eller gått i konkurs alternativt lagt ner för länge sedan i de fall det var fråga om ett företag. Många fartyg har dock antagligen haft statliga ägare, detta gäller inte minst krigsfartygen. Även om en ägare kan identifieras, såsom i det senare återstår ändå att besvara frågan hur ägaren skall kunna ställas till svars. Ofta kan en ägare sannolikt inte identifieras överhuvudtaget, och frågan är vem som då skall betala. Det råder också tveksamheter om vilka befogenheter alternativt skyldigheter som staten eller andra myndigheter har att agera, och i vilken mån man efter sådana eventuellt utförda åtgärder kan vältra över kostnaderna för dessa på den ursprungligt ansvarige. Vad gäller krigsfartygen så är omständigheterna kring vrakbildningen oftast särskilt invecklade och extraordinära jämfört med dom något mer typiska fallen, och frågan angående vilka regler som är tillämpliga kan därför kompliceras ytterligare.

Enligt 2 kap 8 § miljöbalken är var och en som bedriver eller har bedrivit en verksamhet, alternativt vidtagit en åtgärd, ansvarig för de skador på miljön som blivit en följd av detta. Regeln utgör en del av de allmänna hänsynsreglerna, och är således allmänt hållen. Den bör därför gälla även för miljöfarlig verksamhet som bedrivs på hav och sjöar, oavsett om denna är rörlig eller ej.⁸ Eftersom utsläpp av olja tyvärr alltid är en risk vid fartygsdrift, och sådant utsläpp utgör stor risk för miljöskada så är det en verksamhet som täcks av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken. Huruvida fartygsverksamheten är att räkna såsom miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken är dock långt ifrån självklart eftersom sådan enligt huvudregeln endast omfattar fasta störningskällor.⁹ Detta skall dock inte tolkas alltför snävt eftersom även rörlig verksamhet som har en direkt koppling till fast dito skall anses vara en del av den fasta verksamheten. Exempel på detta är kopplingen mellan utsläpp som flygplan släpper ut, åtminstone vid start och landning, och den flygplats i samband med

⁵ Lindström, s 16

⁶ Lindström, s 11

⁷ Waleij, s 23-24

⁸ Michanek/Zetterberg, s 475

⁹ Michanek/Zetterberg, s 109

vilken dessa utsläpp sker.¹⁰

Miljöbalken innehåller dock inga specialregler för fartyg, medan specialregler finns bland annat i sjölagen. Särskilt viktig är 10 kap sjölagen som reglerar skadeståndsansvar vid oljeutsläpp från fartyg. Liksom många andra bestämmelser på sjörättens område är dessa regler baserade på internationella konventioner. Viktigt att tänka på är att detta kapitel enligt 10 kap 2 § sjölagen till synes enbart gäller fartyg som fraktar olja som bulklast, det vill säga tankfartyg och liknande. Indirekt, enligt 19 kap 1 § 2 st. sjölagen, skall dock ett flertal bestämmelser i 10 kap tillämpas även på utsläpp från andra typer av båtar, alltså även olja från drivmedelstankar. Olika bestämmelser gäller bland annat för redarens möjligheter att begränsa sitt ansvar. I 10 kap verkar dock inte finnas någon skyldighet att betala för att förebygga miljöskada, till exempel genom att plocka upp vrak som enbart utgör en potentiell framtida fara för miljön. Detta kan tyckas ganska dumt eftersom det borde kosta mycket mer om utsläppen blir verklighet. Åtminstone torde risken för stora ekonomiska och hälsomässiga skador vara större i detta fall.

En verksamhet kan då anses ha bedrivits, och genom att fartyget har sjunkit har havsbotten skräpats ner. Detta riskerar att skapa skada eller olägenhet för miljön, och är en direkt följd av den aktuella verksamheten. Verksamheten har dock i många fall ännu inte medfört skada, ett krav vilket 2 kap 8 § miljöbalken åtminstone enligt ordalydelsen tycks ge uttryck för. I 10 kap 4 § miljöbalken framgår dock att efterbehandlingsansvar även omfattar ett ansvar att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. Om skeppsvrak inte bärgas utgör de i många fall just en sådan risk, och de bör möjligen av denna anledning därför innefattas i efterbehandlingsansvaret.

Utsläpp av olja från båtar kan sannolikt sällan på förhand anses vara försumbar i det enskilda fallet. Även en mindre båt kan orsaka stor skada om utsläppet sker på ”fel” ställe. Fartygstrafik kan därför inte undantas de allmänna hänsynsreglerna enligt bestämmelsen i 2 kap 1 § 2 st. miljöbalken. Men i praktiken är det sannolikt främst militära fartyg samt kommersiell sjöfart, inklusive lastfartyg, fiskebåtar med mera som utgör de stora miljöriskerna, inte fritidsbåtar och liknande.

Vidare så kan man fråga sig vilken betydelse avfallsreglerna i 15 kap miljöbalken har gällande dessa problem. Det finns en skyldighet för den som producerar avfall att hantera det på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt. Det finns också regler i 15 kap som specifikt avser att förhindra dumpning av avfall till havs. Vidare har det allmänna, främst kommunerna, en plikt att hålla rent inom sina ansvarsområden. Frågan är hur ett sådant ansvar i så fall kan appliceras på fartygsvrak. Att miljöfarliga rester av fartygsverksamhet lämnas på havsbotten skulle kunna liknas vid farligt avfall som grävs ner i marken och lämnas där. Att lämna ett vrak utan åtgärd skulle således kunna innebära att den ansvarige gör sig skyldig till olaglig avfallshantering.

För hantering av bilvrak, kanske det främsta transportmedlet på land, finns sedan länge detaljerade lagregler kring hur övergivna sådana skall tas hand om. Det finns även ersättningssystem för att se till att gamla bilar skrotas och inte lämnas vind för våg i naturen. För omhändertagande av fartyg finns inga liknande lagar. Det har dock förekommit att debattörer och utredare har gjort jämförelser mellan fartygs- och billagstiftningen och förespråkat liknande lagar på sjörättsområdet, och det kan därför vara motiverat att fundera över vad en sådan lösning skulle kunna leda till på fartygsområdet. En sådan diskussion fördes bland

¹⁰ Michanek/Zetterberg, s 245

annat i SOU 1975:81; Farliga vrak. Dessa lagförslag antogs dock inte och inga liknande förslag eller större utredningar har gjorts i Sverige sedan dess.

Enligt 10 kap miljöbalken gäller ingen preskriptionstid för efterbehandlingsansvar. I sjörättslagstiftningen finns dock till synes tydliga tidsmässiga begränsningar för ansvaret. För fordringar för ersättning på grund av oljeskada gäller till exempel att fordringen preskriberas tre år efter det att skadan uppkom, eller senast sex år efter det olyckan som orsakat skadan inträffade. Denna bestämmelse tycks därmed effektivt sätta stopp för ersättningskrav som följer av utsläpp från äldre vrak, beroende på vilka bestämmelser som skall anses ha företräde. Enligt principen om att speciallag gäller före allmän lag skulle man kunna anta att sjölagen är den specifika lagstiftningen för förorening orsakade av fartygstrafik, och att sjölagen därför har företräde framför miljöbalken. Å andra sidan skulle man kunna vända på argumentationen och enligt samma princip hävda att det är efterbehandlingsansvaret som är huvudfrågan här. Skulle i så fall miljöbalken, och alls inte sjölagen, utgöra specialregleringen på detta område?

Det är också viktigt att ta reda på vad som händer om ingen som är direkt eller indirekt ansvarig för verksamheten kan återfinnas, alternativt inte kan betala. Frågan är om staten då skall träda in och sanera eller om det finns försäkringar som täcker. På land finns miljöskadeförsäkringen samt miljösaneringsförsäkringen som enligt 33 kap miljöbalken kan träda in och betala. Att vara med och betala till dessa försäkringar är obligatoriskt för den som bedriver verksamhet som kräver tillstånd enligt miljöbalken. Utöver dessa försäkringar så har många företag också privata miljöskadeförsäkringar. Frågan är dock i vilken utsträckning dessa försäkringar skulle kunna utnyttjas för att städa upp på havsbotten.

1.3 Syfte och metod

Syftet med uppsatsen är att ta reda på vem som skall betala för att städa upp efter fartygsvrak som kan utgöra en risk ur miljösynpunkt. Jag avser att försöka ta reda på vilka krav som kan ställas på det privata rättssubjekt som ansvarar för vraket, och vem detta subjekt är. Utifrån denna förutsättning önskar jag utreda huruvida den lagstiftning som finns i Sverige är tillräcklig för att lösa de problem som föreligger.

Traditionell juridisk metod, det vill säga studier av lagtext, förarbeten, avgöranden och doktrin har utgjort grund för undersökningen. I några fall har jag använt källor i form av till exempel förarbetsuttalanden eller rättsfall från andra nordiska länder. Framför allt sjörätten är väldigt lika i de nordiska länderna eftersom sjölagen är en samnordisk lagprodukt, men även miljölagstiftningen har flera paralleller. I de fall något annat ej påpekas har jag ansett sjö- och miljölagstiftningen i de exempel som jag angett tillämpliga på svenska förhållanden, eftersom jag ansett dem vara så lika svensk lagstiftning att jag inte har sett några problem med att hänvisa till dom.

1.4 Avgränsningar

För framställningen har med undantag av vad som nämns ovan framför allt svensk lag studerats, och jag har därför begränsat utredning kring vilka regler som kan anses gälla för fartygsvrak som återfinns på svenskt vatten. Internationella konventioner och EG-rättsliga dokument har i viss mån beaktats, delvis som en bakgrund till varför den svenska rätten ser ut som den gör, delvis som exempel på hur vissa eventuella hål i den svenska lagstiftningen skulle kunna fyllas. Eftersom

fokus på utredningen är den svenska nationella rätten har jag avsiktligt inte gett alltför stort utrymme åt internationella förhållanden på detta rättsområde.

1.5 Disposition

Jag har ovan i inledningen avsett att teckna en överblicksbild över problemets karaktär samt de olika delproblem och lagar som jag avser att undersöka. Jag avser att först behandla de olika regler i miljöbalken respektive sjölagen som jag anser kan vara relevanta. Därefter kommer för jämförelse ett antal lagförslag att behandlas, närmare bestämt förslag från utredningen Farliga vrak (SOU 1975:81) samt den mer aktuella Draft convention on the removal of wrecks (WRC). Vidare kommer jag att ta upp fordonslagstiftningen till behandling på grund av detta är fråga om en transportmedelskategori där detaljerad lagstiftning tycks finnas angående de aspekter som är av intresse för denna utredning. Kunskap om fordonslagstiftningen kan också vara relevant för att bättre förstå innebörden av lagförslagen i SOU 1975:81 och WRC. Frågan om straffrättsligt ansvar, framför allt nedskräpningsförbudet i miljöbalken, behandlas därefter, och till sist reses även några frågor kring preskriptionsregler och vilken lag som skall tillämpas när flera prekriptionssystem krockar med varandra.

2 Ansvar enligt Sjölagen

2.1 Redar- och ägaransvaret

I Sjölagen skiljer lagstiftaren mellan två olika typer av ansvar, redaransvaret och ägaransvaret. Ägaransvaret ligger alltid hos den juridiske ägaren av fartyget. Redaransvaret bärs av den som utrustar och bemannar ett fartyg för att bedriva sjöfart med det.¹¹ Den som är redare är alltså den person som sköter driften av fartyget och är den som fattar beslut gällande hur båten skall användas, vilken personal som skall anställas för att sköta den och så vidare.¹² Detta innebär att redaren och ägaren inte nödvändigtvis är samma person, även om detta är ett vanligt förekommande fall. Särskilt vanligt är detta sannolikt i fråga om nöjesbåtar. I dessa fall uppstår naturligtvis aldrig heller behovet av att särskilja ägaren och redaren.

Eftersom nöjesbåtar oftast köps av båtintresserade privatpersoner har dessa ingen anledning att föra över ansvaret för driften av båten till någon annan. Det kan däremot den person ha som enbart är intresserad av att investera en summa pengar i ett fartyg för att dessa skall förränta sig, men som inte nödvändigtvis har vare sig kunskap eller intresse i skeppsbranschen. Det finns dock alltid en redare i samtliga fall. Även i fråga om de båtar som inte används i kommersiellt syfte på något sätt, och även då ingen är anställd för att sköta båten och det inte finns några som helst företagsmässiga överväganden att göra.¹³

Redaren är i första hand ansvarig för skador som han själv orsakar genom fel eller försummelse vid användandet av sin båt, enligt den allmänna culpabestämmelsen i 2 kap skadeståndslagen (1972:207). I fall där ägar- och redaransvaret ligger hos en och samma person finns således ingen anledning att leta vidare. Redaransvaret inbegriper för kommersiella aktörer även ett principalansvar för skada som orsakas av befälhavare, en medlem av besättningen eller en lots genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är även ansvarig för skada som vållas av annan person än de nyss nämnda om denne på redarens eller befälhavarens uppdrag har vållat skadan när denne utfört arbete i fartygets tjänst.¹⁴

Vid oljeutsläpp är det däremot ägaransvaret som är det väsentliga. Ägaren ansvarar strikt för oljeutsläpp från sitt fartyg, oavsett om han själv eller någon han ansvarar för har orsakat skadan. Undantag gäller för oljeskada som har orsakats genom krigshandling, skada som i sin helhet avsiktligt har vållats av tredje man, eller skada som i sin helhet beror på fel eller försummelse av myndighet.¹⁵

Ägaransvaret för oljeskada gäller i första hand för sådana fartyg som fraktar olja som last, det vill säga tankfartyg.¹⁶ Även utsläpp av olja i form av drivmedel täcks dock in av 10 kap 3 § sjölagen, vilket kan utläsas genom 10 kap 19 §. Enligt denna regel skall även oljeskador orsakade i samband med krigshandlingar täckas in av 10 kap.

Även om oljeskador med stor sannolikhet är det sammanlagt sett största miljöproblemet när vi talar om sjunkna vrak, inte minst eftersom de flesta fartyg

¹¹ Tiberg, 1973, s 126

¹² Falkanger/Bull/Brautaset, s 141

¹³ Falkanger/Bull/Brautaset, s 141

¹⁴ Sjölag (1994:1009), 7 kap 1 §

¹⁵ Sjölag (1994:1009), 10 kap 3 §

¹⁶ Sjölag (1994:1009), 10 kap 2 §

under ungefär de senaste hundra åren har använt olja som drivmedel, så kan naturligtvis även miljöfarlig last vara av betydelse. Exempel på detta är bland annat gasfartygen från Andra Världskriget. Peter Wetterstein påpekar i sin bok *Redarens miljöskadeansvar* att andra potentiellt miljöfarliga ämnen än olja utgör volymmässigt cirka 10-15 % av den totala handeln till sjöss.¹⁷ Det är också viktigt att komma ihåg att olja som fraktas av tankfartyg är att räkna som last. Det skall dock påpekas att mängden bunkerolja som används idag är betydande. Många containerfartyg och liknande idag är så stora, och kräver så mycket olja för sin drift, att de faktiskt har mer olja ombord än de flesta tankfartyg.¹⁸ Till skillnad från drivmedel så ägs lasten inte nödvändigtvis av samma person som äger fartyget. Faktum är att det idag snarare bör vara regel än undantag att samma person inte äger både fartyg och last. Man skulle därför kunna hävda att enbart lastens ägare, och inte fartygets, skall ansvara för miljöskador som orsakats av egenskaper hos lasten. Lasten är dock uppenbarligen en del av fartygsägarens och redarens verksamhet, och den egentliga anledningen till att ett fartyg i kommersiell trafik överhuvudtaget befinner sig till sjöss. Det kan därför starkt ifrågasättas varför ägaren, alternativt redaren, inte skulle bära ett ansvar även för skador orsakade av lasten såsom ett led i ett övergripande helhetsansvar för alla delar av sin verksamhet.

2.2 Omfattningen av ansvaret

Redaransvaret intar en väldigt egenartad position i den svenska ersättningsrätten eftersom det finns betydande möjligheter att göra en beloppsmässig begränsning av totalansvaret för en viss skadeståndsgrundande händelse. Ansvaret kallas för globalansvar i syfte att just visa att det täcker in, i princip, allt tänkbart ansvar. Det finns visserligen andra undantag från huvudregeln, till exempel atomansvarighetslagen (1968:45), som också innehåller en beloppsbegränsning.¹⁹ Sådana undantag är dock mycket ovanliga

Då sjöfartens beloppsbegränsningsregler infördes på 1800-talet var ett av de främsta skälen för detta att många länder ville skapa konkurrenskraftiga handelsflottor, och undanröjandet av obegränsat ansvar för vållade skador sågs som ett viktigt incitament för att förmå investerare att lockas till branschen. Dessa i väldigt hög grad branschvänliga argument har i princip övergivits, och idag pratar man snarare om försäkringsmässiga grunder. Redaren skall undantas från risken för att drabbas av en allvarlig olycka med så omfattande skadeverkningar att hela hans rörelse sätts i gungning. Redaren skall därmed inte vara ansvarig för skador som inte kan försäkras, eller endast kan försäkras för oskäligt höga kostnader.²⁰ Redaren skall dock fräntas rätten till ansvarsbegränsning då denne har vållat skadan med uppsåt eller grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.²¹ Begränsningsrätten gäller inte heller i fråga om ett par specialreglerade fall såsom fordran på bärgarlön, men i övrigt är rätten till ansvarsbegränsning på detta område tämligen stark. Eftersom detta i så hög grad skiljer sig från den vanligtvis så starka ersättningsrättsliga principen i nordisk rättstradition att skada skall ersättas i sin helhet kan det dock sannolikt finnas skäl

¹⁷ Wetterstein, s 3 (fotnot 9)

¹⁸ Wetterstein, s 3 (fotnot 8)

¹⁹ Atomansvarighetslag (1968:45), 17 §

²⁰ Wetterstein, s 254-255

²¹ Sjölag (1994:1009), 9 kap 4 §

för en svensk domstol att behandla dessa begränsningsregler restriktivt. I ND 1971 s 199, som visserligen är ett danskt avgörande men som på grund av likartad lagstiftning och rättstradition torde kunna ha tillämpning även i Sverige, ansåg domstolen att ett par kollisioner mellan samma två fartyg under kort sammanhängande tid trots allt skulle anses som två kollisioner snarare än en enda. Detta var högst relevant eftersom redaren kan begränsa globalansvaret till ett visst belopp för en och samma händelse.²² För att komma fram till detta beslut fäste den danska domstolen stor vikt vid att globalbegränsningen är extremt förmånlig för den som vållat skadan, även i jämförelse med andra ersättningsrättsliga jämningsmöjligheter.²³

2.3 Att utesluta vrak från begränsningsmöjligheten

Att hantering av vrak, och krav som därmed kan komma att ställas på redaren, skall ingå i globalbegränsningen är dock inte alls självklart. De svenska begränsningsreglerna grundas på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar. Ett tilläggsprotokoll skrevs till konventionen 1996, vilket Sverige har undertecknat och ratificerat varvid Sverige har förbundit sig att följa protokollet.²⁴ Enligt detta nya protokoll lämnas frågan om begränsning för krav som är relaterade till vrak öppen för medlemsländerna. Genom att den undertecknande staten vid själva undertecknandet, men även senare, gör en reservation kan staten från begränsningsreglerna utesluta krav med anledning av ”åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandats, övergetts eller blivit vrak”. Reservation är även möjlig vad gäller fordringar med anledning av ”avlägsnande, förstörande eller oskadliggörande av fartygets last”. Sverige har tills vidare valt att inte utnyttja dessa möjligheter att göra undantag.²⁵ Enligt överenskommelsen i tilläggsprotokollet är det dock bara just en möjlighet att utnyttja dessa regler, och inget tvång.

Till skillnad från Sverige så har Norge bestämt sig för att reservera sig mot möjligheten att begränsa sig vid fordringar med anledning av vrakhantering med mera. Begränsningsmöjligheterna i fråga om dessa fordringar har helt tagits bort, förutom i fråga om mycket stora fartyg där de dock har höjts betänkligt.²⁶ I förarbetena till den norska lagändringen förs bland annat fram att en stat som Norge med en omfattande kuststräcka har att räkna med att risken för omfattande fartygsolyckor alltid är stor. Så som begränsningsreglerna hittills hade sett ut har det inte varit möjligt att kräva den ansvarige på ersättning som tillnärmelsevis motsvarar de skador som en olycka riskerar att medföra, vilket inte är en tillfredsställande rättslig situation.²⁷ Med de snävare begränsningsreglerna som tidigare gällde fick i realiteten staten stå för de flesta kostnader i samband med sanering och dylikt, trots att detta egentligen inte var avsikten, och man önskade att redarna skulle ta ett större ansvar för de skador deras verksamhet orsakar. Utredarna menade vidare att de nya reglerna skulle leda till att det allmänna skulle kunna förbättra sina insatser och sin beredskap för att hantera utsläpp och stora olyckor om man tror sig ha större chans att få sina utgifter täckta av den

²² Sjölag (1994:1009), 9 kap 5 § 4 p

²³ Wetterstein, s 274-275

²⁴ SÖ 2004:11, s 1

²⁵ Prop. 2003/04:79, s 21

²⁶ Lov-1994-06-24-39: Lov om sjøfarten, 172-172a §§, 175-175a §§

²⁷ NOU 2002:15, s 43-44

ansvarige.²⁸

2.4 Ansvarsgrund

För att en fordran skall ingå i ansvarsbegränsningsmöjligheten ställs det krav på att skadan som ligger till grund för fordran har anknytning antingen till fartygsdriften eller till en bärgningsoperation. Eftersom såväl person- och sakskador som annan skada som inte grundar sig på avtal skall kunna begränsas enligt 9 kap 2 § sjölagen så bör de miljöskador som föroreningar från vrak kan tänkas ge upphov till täckas in av begränsningsreglerna. Detta gäller enligt Wetterstein troligen oavsett vilken exakt grund som ligger till grund för ansvaret. Således gäller detta oavsett vilken typ av ansvarsgrund det rör sig om, till exempel strikt ansvar eller principalansvar, men också oberoende av ifall ansvaret stadgas enligt sjölagen, miljöbalken, skadeståndslagen eller annan relevant lagstiftning.²⁹ Ingen skillnad torde heller gälla mellan de fall då skada orsakas på enskild egendom, eller då mer diffusa allmänna intressen har kränkts. Detta innebär åtminstone sådana allmänna intressen på vilka det inte är alltför långsökt att sätta en prislapp. Här kan bland annat hinder för fiskeri- och färjeverksamheter, men också myndigheters kostnader för återställningsåtgärder och sådana undersökningar som blir nödvändiga för att kunna utföra dessa åtgärder, anses ingå.³⁰ Huruvida ersättning för exempelvis förlust av möjligheten att utnyttja allemansrätten eller skada som vållats växt- och djurliv utan att dessa skador nödvändigtvis har ett ekonomiskt värde är en komplicerad fråga. Det är dock viktigt att betona att detta inte är en fråga som egentligen har med ansvarsbegränsningsreglerna att göra, utan snarare berör en diskussion gällande huruvida skador på ickeekonomiska miljöintressen är ersättningsgilla överhuvudtaget. Detta är således en diskussion vi får anledning att återkomma till senare.

2.4.1 Ansvar för krigsfartyg och annars i krigstid

Vad gäller fartyg som sänkts i krigstid är det sannolikt inte alldeles ovanligt att de sänkt på grund av en fientlig handling, såsom torpedering, sabotage eller på annat sätt. I dessa fall är den stat som stått som ägare till fartyget uppenbart inte den som orsakat olyckan, och det är svårt att göra honom ansvarig. Å andra sidan har den som utfört handlingen som sänkte fartyget befunnit sig i en krigssituation, en situation där det är osannolikt att regler kring skadestånd och liknande kan ha samma tillämplighet som de annars har.³¹ Därför är det högst osäkert om det går att ställa några anspråk enligt normalt sett tillämpliga ansvarsregler.

I till exempel Norge har enligt en lag om fiendegods instiftad efter Andra Världskriget äganderätten till fientliga fartyg övergått till norska staten, och därefter eventuellt till bärgare som ansökt om ensamrätt att bärga dessa.³² I Sverige finns av förklarliga skäl ingen sådan lagstiftning. Eftersom det kan visa sig bli i princip omöjligt att ställa den ursprungligen ansvarige till svars och den svenska staten ej heller kan anses ha inträtt som ägare återstår frågan om någon alls är ansvarig för dessa fartyg. Eftersom bland annat gasfartygen ingår i denna

²⁸ NOU 2002:15, s 54

²⁹ Wetterstein, s 260-261

³⁰ Wetterstein, s 265

³¹ Lindström, s 15

³² ND 1970 s 107, s 118

kategori fartyg får det anses som många fartyg som potentiellt utgör en betydande miljöfara står att finna här. Det kan dock, vilket vi senare skall se, visa sig vara en kvasidiskussion att försöka svara på frågan om ägarens ansvar för fartyg från framför allt de två världskrigen. Detta beror på att fartygen sjönk för alltför länge sedan för att några som helst regler i varken sjölagen eller miljöbalken skulle kunna tillämpas under några omständigheter. Det som återstår att ta reda på är då endast om ansvaret för dessa fartyg av annan anledning än äganderätt ändå kan falla under det allmännas ansvar.

3 Ansvar enligt Miljöbalken

3.1 De allmänna hänsynsreglerna

Reglerna i 2 kap miljöbalken är tillämpliga på alla typer av åtgärder och verksamheter som krockar med miljöbalkens målparagraf. 1 kap 1 § miljöbalken stadgar att balken syftar till att främja en hållbar utveckling, innebärande att skydda människors hälsa och miljön från skador och olägenheter, samt att skydda och vårda värdefulla natur- och kulturmiljöer och den biologiska mångfalden. Eftersom denna bestämmelse inte innehåller några exempel på vilka åtgärder eller verksamheter som skall anses typiskt farliga så skall alla åtgärder eller verksamheter som är oförenliga med balkens mål således regleras genom balken.³³ Även om en målsättningsparagraf normalt sett har ett tämligen lågt värde som rättskälla är tanken med miljöbalkens portalparagraf att den skall ha större inverkan än så. Detta kan enligt Bengtsson vara särskilt relevant inom miljörätten eftersom miljöjuridiken i högre grad än andra rättsområden bygger på ändamålssynpunkter, och att dessa kan ha stor betydelse då precisa lagregler saknas.³⁴

Syftet med att låta 2 kap miljöbalken tala även om åtgärder, och att dessa likväl som verksamheter underkastas de allmänna hänsynsreglerna, är att inte bara stadigvarande verksamheter skall granskas och underkastas krav på försiktighetsmått. Eftersom åtgärder, som till sin karaktär i allmänhet är vad man i förarbetena refererar till som av momentan art, såväl som mer varaktig verksamhet kan orsaka stora miljöskador är denna utvidgning viktig för att miljöbalkens mål skall kunna uppfyllas.³⁵ Enligt 2 kap 1 § 2 st. miljöbalken skall dock inte åtgärder som är av försumbar art behöva underkastas en granskning enligt miljöbalkens regler. Syftet med de allmänna hänsynsreglerna är nämligen att ställa upp verkliga miljömässiga krav som får betydelse för en etablering av en hållbar utveckling. Att reglera alltför små utsläpp och miljöpåverkningar är därmed inte rimligt.

Det är inte heller meningen att den personliga valfriheten skall begränsas på så vis att människor inte får bosätta sig var de vill, eller välja om de skall ta bilen eller spårvagnen till jobbet. Men som Michanek och Zetterberg poängterar så kan en åtgärd som i det enskilda fallet definitivt är att anse som försumbar, till exempel att ta bilen till jobbet vid ett enskilda fall, vara betydligt mer än försumbar i ett större perspektiv. Om bilen regelbundet används i princip varje dag för färd till jobbet föreligger sannolikt en verksamhet, och gränsdragningen mellan vad som är försumbart och vad som inte är det kan då plötsligt bli svårare att göra. En viktig, om än inte nödvändigtvis avgörande, utgångspunkt för lagstiftaren har dock varit att kommersiell verksamhet antas innebära större miljörisiker än de verksamheter eller åtgärder som privatpersoner vidtar.³⁶ Båtar ägda av privatpersoner, och företrädesvis använda för privat bruk, kan naturligtvis även de utgöra problem både för navigation, i de fall de sjunkit i till exempel en farled, och för miljön. Det torde dock inte råda något tvivel om att den kommersiella fartygsverksamheten är den som potentiellt utgör den största miljörisiken.

³³ Michanek/Zetterberg, s 109

³⁴ Bengtsson, 2001, s 46

³⁵ Prop. 1997/98:45, del 1 s 205

³⁶ Prop. 1997/98:45, del 1 s 206

Eftersom verksamhet föreligger som kan bryta mot miljöbalkens målparagraf så är miljöbalken tillämplig, och de allmänna hänsynsreglerna skall beaktas.

3.2 Tillämpning av de allmänna hänsynsreglerna

Till att börja med finns kunskapskravet, enligt vilket den som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller företa en åtgärd skall tillgodogöra sig den kunskap som kan anses nödvändig för att skydda miljön och människors hälsa mot skada eller olägenhet.³⁷ Redan här kan vi se att de allmänna hänsynsreglerna inte är alldeles enkelt tillämpbara på vårt problem. Kunskapskrav gällande hur fartygsverksamhet påverkar miljön går naturligtvis att ställa på den aktiva verksamheten att framföra fartyg på vattnet. Den mer passiva restverksamheten att ett fartygsvrak ligger på botten eller på ett grund och läcker eller riskerar att läcka ut farliga substanser kan dock tyckas svårare att tillägna sig kunskap om, åtminstone i förväg. Situationen skiljer sig även från förvaring av avfall eller restprodukter från landbaserade verksamheter eftersom det är ytterst svårt för den ansvarige för fartygsverksamheten att beräkna var ett fartygsvrak, och därmed de farliga substanserna, skall hamna. Detta faktum bör också kunna försvåra en tillämpning av lokaliseringskravet.

För alla verksamheter skall den plats väljas som innebär minst negativ påverkan enligt miljöbalkens målparagraf, samt miljöhushållningsreglerna i 3 och 4 kap miljöbalken.³⁸ Verksamhetsutövaren har bevisbördan för att den bästa platsen har valts, och tillståndsmyndigheten kan därmed vägra utfärda tillstånd enbart baserat på att man misstänker att verksamhetsutövaren döljer för myndigheten att det kan finnas bättre alternativ.³⁹ Men ett sådant krav på en verksamhetsutövare har minimal betydelse om fartyget redan sjunkit, och verksamheten redan så att säga har lokaliserats. Detta resonemang förutsätter givetvis att fartyg aldrig sänks avsiktligt. Tyvärr ser förmodligen verkligheten ut sådan att fartyg som anses uttjänta av sina ägare avsiktligt sänks till havs eller på annat sätt överges. Gasfartygen är ett exempel på detta, men dumpning i mindre skala sker sannolikt även idag i fall där ägaren önskar undvika skrotningskostnader och liknande.⁴⁰ Men eftersom det i så fall är åtgärder som inte sker öppet skulle det av förklarliga skäl ändå inte vara möjligt för en tillståndsmyndighet att kunna ställa krav förrän i efterhand.

Den av de allmänna hänsynsreglerna som tycks mig vara av störst intresse för denna utredning är det generella kravet på försiktighetsmått. ”Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.”⁴¹ Vid en åtgärd som medför risk för att olja eller liknande substanser läcker ut från ett fartygsvrak, till exempel vid bärgning av fartyget, skulle denna paragraf aktualiseras. Att krav ställs på att bästa möjliga teknik används är då en viktig del av försiktighetskraven, snarare än en separat hänsynsregel. Försiktighetsprincipen medför att krav kan ställas på verksamhetsutövare redan då det finns risk för

³⁷ Miljöbalk (1998:808), 2 kap 2 §

³⁸ Miljöbalk (1998:808), 2 kap 4 §

³⁹ Michanek/Zetterberg, s 125

⁴⁰ SOU 1975:81, s 42-43

⁴¹ Miljöbalk (1998:808), 2 kap 3 §

skada på miljön eller olägenhet för människor liv och hälsa. Antaganden om sådana risker får inte tas helt ur luften, utan måste baseras på accepterade vetenskapliga grunder.⁴² Miljöfarlig last har av Forum Skagerak förklarats innehålla bland annat petroleumprodukter, som olja och diesel, krigsmateriel, som ammunition och krigsgas, samt hälsofarliga kemikalier som till exempel arsenik.⁴³

Det torde inte råda några större tveksamheter kring huruvida de substanser vi talar om här på goda grunder kan anses utgöra en risk för miljön eller människors hälsa, även om andra faktorer såsom att vraken befinner sig på stora djup skulle kunna minska riskerna. Risk för utsläpp, och därmed risk för sådana skador som regeln vill förhindra, uppstår dock inte nödvändigtvis när en bärgning eller annan åtgärd inleds utan kan finnas redan tidigare. Det är därför viktigt att krav enligt de allmänna hänsynsreglerna skulle kunna ställas på verksamhetsutövare som enbart ansvarar för ett vrak, men inte utför några andra åtgärder med det. Sannolikt förutsätter detta dock att själva innehavet kan räknas som en verksamhet eller en åtgärd enligt miljöbalken.

En begränsning som är viktig att vara medveten om är 2 kap 7 § miljöbalken, där det stadgas att krav på försiktighetsmått inte får ställas om det är orimligt. En avvägning får då göras mellan den nytta för miljön och människors hälsa som ett krav på försiktighetsmått kan beräknas innebära, jämfört med kostnaderna för verksamhetsutövaren att verkställa sådana krav.⁴⁴ Andra faktorer som skall tas i beaktande är olägenhetens karaktär i fråga om sannolik farlighet och omfattning, samt känsligheten för miljön och verksamhetens grannar. Med detta avses att sannolikheten att strängare krav kommer att anses orimliga för verksamhet i ett redan hårt nedsmutsat område är betydligt mindre än annars. Vidare innebär det att grannar i form av lägenheter eller villor kan föranleda starka krav som trots detta ej är orimliga, även om så hade kunnat vara fallet om grannarna hade varit andra industrier.⁴⁵ Dock är det alltid verksamhetsutövaren själv som skall visa att kraven enligt 2-6 §§ miljöbalken är orimliga, och regeln kan därmed anses vara tämligen sträng mot verksamhetsutövaren eftersom denna omkastade bevisbörda innebär en skärpning jämfört med vad som gällde före miljöbalkens ikraftträdande.⁴⁶ Än strängare är dock regeln i 2 kap 7 § 2 st. som stadgar att i princip alla krav baserade på de allmänna hänsynsreglerna är rimliga om de ställs för att säkerställa att miljö kvalitetsnormer uppfylls. Enligt förarbetena är sådana krav rättfärdigade även om det enbart föreligger en risk för att sådana normer skall överträdas.⁴⁷

Slutligen skall enligt 2 kap 8 § verksamhetsutövaren som har orsakat skada eller olägenhet för miljön att reparera denna skada. Detta är ett ansvar som kvarstår till dess att skadan åtgärdats och miljön återställts. Ansvaret utvecklas i 10 kap miljöbalken, vilket bland annat innebär att detta ansvar omfattas av skälighetsregeln i 10 kap 4 §, och inte orimlighetsregeln i 2 kap 7 §.

3.3 Miljöfarlig verksamhet och fast störningskälla

Miljöfarlig verksamhet kallas de särskilda uppräknade verksamheter som omfattas av definitionen i 9 kap 1 § miljöbalken, och de kräver att utsläpp sker från fasta

⁴² Michanek/Zetterberg, s 119

⁴³ Lindström, s 12

⁴⁴ Michanek/Zetterberg, s 134

⁴⁵ Prop. 1997/98:45, del 2 s 24-25

⁴⁶ Michanek/Zetterberg, s 134

⁴⁷ Prop. 1997/98:45, del 2 s 25

störningskällor, alternativt att mark, byggnader eller anläggningar används på ett sådant sätt att detta medför olägenhet människors hälsa eller miljön. Oavsett vilken verkan de delar av fartygsdriften som kan hänföras till fasta störningskällor, såsom lastning och lossning, har för den sammanlagda bedömningen av den aktiva fartygsverksamhetens karaktär så är de skadetyper som denna verksamhet kan orsaka relaterade till framdrivandet av fartyget. Fokus för denna utredning är läckage från de fartyg som blivit vrak, det vill säga utsläpp som sker efter att fartyget tagits ur drift. Därmed kan det synas vara av mindre intresse för oss hur ansvaret ser ut då oljeläckage sker i en mer aktiv verksamhet. Oljan i tankarna eller den farliga lasten är dock en restprodukt av denna verksamhet, och det kan inte omedelbart förutsättas att ansvaret för fartyget efter det att fartyget har blivit ett vrak har en helt annan konstruktion.

Det går förmodligen inte att kalla fartygsverksamhet för miljöfarlig verksamhet, om vi med det menar den aktiva driften av fartyg. Denna typ av verksamhet är helt enkelt för rörlig för att 9 kap miljöbalken skall kunna vara tillämplig, möjligen med undantag för tänkbart isolerbara delar av verksamheten såsom lastning och lossning i hamn.⁴⁸ Den aspekt av fartygsverksamheten som är av störst intresse för förevarande utredning, förvaring av olja och farlig last i fartygsvrak, är dock en verksamhet är i högsta grad stillastående. Svårare att reda ut är dock problemet om huruvida 9 kap miljöbalken kan tillämpas trots att dess ordalydelse är att kapitlet enbart skall tillämpas på störningskällor från mark, byggnader eller anläggningar. Enligt förarbetena till 9 kap skall dock sådana utsläpp som listas där anses vara miljöfarlig verksamhet även då de har sitt ursprung i anläggningar långt från land, såsom exempelvis oljeplattformar. Även utsläpp, eller risk för sådana, från verksamhet där verksamhetsutövaren varken kan hävda äganderätt, nyttjanderätt eller annan relevant rättighet till mark där verksamheten har bedrivits är att räkna som miljöfarlig verksamhet.⁴⁹

Eftersom det således inte är ett krav att verksamheten har koppling till en fastighet, och eftersom det i de fall de gäller en fastighet det inte finns något formellt krav på att en verksamhetsutövare har någon äganderätt till densamma, är det svårt att se varför inte förvaring av miljöskadliga substanser på botten av havet eller en insjö inte skulle räknas som en miljöfarlig verksamhet.

⁴⁸ Wetterstein, s 91

⁴⁹ NJA II 1998, s 681

4 Efterbehandlingsansvaret

4.1 Verksamhetsutövaren

Ansvar att efterbehandla mark och vatten som skadats på grund av verksamhet som viss person har bedrivit gäller enligt miljöbalkens tionde kapitel. Huvudregeln, eller utgångspunkten om man så vill, slås fast i 2 kap 8 § miljöbalken och säger att ”den som har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälpas i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap”. 10 kap miljöbalken reglerar ansvar för de fall där en förorening har orsakat skada på mark eller vatten. Förvaringsfallen täcks dock också in, det vill säga de fall där kemikalier eller andra miljöfarliga produkter förvaras på ett sådant sätt att de potentiellt i framtiden kan orsaka sådana miljöskador som 2 kap 8 § miljöbalken talar om. Att en förorening faktiskt har skett är alltså inte nödvändigt.⁵⁰

Den huvudsakliga principen i Sverige för var man skall placera ansvaret för efterbehandlingen är att förorenaren skall betala. Även om saneringsåtgärderna utförs av annan part, till exempel staten, är tanken att utgifterna i slutändan skall betalas av förorenaren.⁵¹ Eftersom den betalningsansvarige förorenaren är den som bedrivit verksamhet som orsakat föroreningen så är det viktigt att definiera vad begreppet verksamhetsutövare innebär. Miljöbalken definierar tyvärr inte begreppet närmare, och inte heller förarbetena.⁵² Det fanns ett förslag i SOU 1996:103 om att verksamhetsutövare skulle definieras som den som ”utövar eller har utövat ett personligt eller ekonomiskt väsentligt inflytande över den verksamhet som kan ha orsakat föroreningen”.⁵³ I fall där flera aktörer är tänkbara för rollen som den ansvarige verksamhetsutövaren anses det rättssubjekt vara ansvarigt som har haft såväl den faktiska som den rättsliga möjligheten att ingripa på ett avgörande sätt i verksamheten.⁵⁴

4.1.1 Sportflygklubben och fallskärmshopparna

Koncessionsnämnden bedömde denna fråga i ett fall som nämnden tvingades avgöra två gånger, där två flygklubbar var de två huvudsakliga användarna av en privat flygplats. Frågan togs även upp till bedömning av Justitieombudsmannen. Denne påpekade till att börja med att, även om ansvaret i det här fallet utgick från fastigheten, så var det inte fastighetsägarskapet som grundade ansvar utan ansvar för själva verksamheten. Eftersom den ena av klubbarna, sportflygklubben, stod som ansvariga för flygplatsen i det av Luftfartsverket beviljade tillståndet att driva flygplatsen i fråga, ansåg JO att sportflygklubben också hade det avgörande ansvaret över verksamheten. De var därför rätt adressat för myndigheter i fråga om tillstånds-, ansvarsfrågor och liknande, trots att det var den andra klubbens verksamhet som miljö- och hälsoskyddsnämnden var ute efter att reglera.⁵⁵ Koncessionsnämnden menade dock i det senare avgörandet att de två klubbarna i

⁵⁰ Michanek/Zetterberg, s 259

⁵¹ Michanek/Zetterberg, s 260

⁵² Michanek/Zetterberg, s 248

⁵³ SOU 1996:103, s 138

⁵⁴ Darpö, 2001, s 65

⁵⁵ JO 1993/94 s 370

praktiken tillsammans bedrev flygverksamhet på flygplatsen. Det faktum att den andra klubben, fallskärmsklubben, inte stod med på anmälan som gjordes till Luftfartsverket ändrade inte automatiskt på detta. Det fanns inget avtal mellan sportflyg- och fallskärmsklubben som tycktes göra det rättsligt möjligt för sportflygklubben att begränsa fallskärmsklubbens flygningar. Eftersom fallskärmsklubbens flygningar var klart avgränsade mot sportflygklubbens, faktum är att de inte verkar ha haft något med varandra att göra, tycks det till sist ha stått klart för Koncessionsnämnden att det var fallskärmsklubben som hade den faktiska möjligheten att begränsa de miljöstörande flygningarna, och att de därmed var rätt adressat för myndighetsbeslutet.⁵⁶

Bedömningen av vem som är verksamhetsutövare är strikt offentligrättslig och påverkas inte av eventuella civilrättsliga överenskommelser. Ett civilrättsligt avtal mellan två parter, till exempel en överenskommelse vid överlåtelse av en fastighet gällande att säljaren skall vara ansvarsfri för eventuellt framtida efterbehandlingsansvar, torde därmed inte påverka den offentligrättsliga bedömningen överhuvudtaget.⁵⁷

4.2 Omfattningen av ansvaret

Efter att den rätte adressaten har vaskats fram gör myndigheten en bedömning av ansvarets omfattning. Eftersom verksamhetsutövaren enligt 10 kap 4 § miljöbalken endast skall ansvara i skälig omfattning för vad som krävs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön. Enligt 2 kap 7 §, en av miljöbalkens allmänna hänsynsregler, gäller för alla typer av krav som myndigheter kan ställa på verksamhetsutövare enligt balken att krav på hänsyn till miljön gäller i endast i den mån det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. 10 kap 4 § är annorlunda utformad på så vis att nyckelordet är skälighet istället för orimlighet. Utgångspunkten är dock att alla allmänna hänsynsregler är tillämpliga, inklusive 2 kap 7 §, och att 10 kap 4 § är tillämplig utöver detta som en specialregel.⁵⁸ Eftersom 10 kap 4 § lägger stor vikt vid hur lång tid som har förflutit sedan föreningen skedde och vilka regler som gällde då så är det viktigt att granska hur verksamhetsutövaren förhöll sig till dessa regler. Väsentligt är också i vilken grad verksamhetsutövaren begagnade vid dåtiden vedertagen kunskap och praxis i branschen, även om detta gick utöver vad den vid tillfället aktuella lagstiftningen krävde.⁵⁹ Även om verksamhetsutövaren har följt alla villkor i ett beviljat tillstånd för verksamheten är detta inte nödvändigtvis en automatisk ansvarsbefrielse. Det är sannolikt att det anses vara tillräckligt att ha följt villkoren, men eftersom sådana tillstånd kan omprövas om nya faktorer uppstår kan ansvarsbefrielse inte vara statiskt knuten till att verksamhetsutövaren har följt tillståndet.⁶⁰

Regeringen anser i miljöbalkspropositionen att det visserligen kan anses orimligt att den som lojalt följt givna tillstånd och vid tidpunkten för föreningen gällande miljörättsliga regler för verksamheten skall bli ansvarig för efterbehandling. Denna ståndpunkt resulterade dock inte i någon särskild regel som undantar en sådan verksamhetsutövare från dennes ansvar. Regeringen ansåg

⁵⁶ KN B 15/95 (Miljöbeslut 1/95 s 78)

⁵⁷ Darpö, 2001, s 67

⁵⁸ Prop. 1997/98:45, del 2 s 120-121

⁵⁹ Darpö, 2001, s 72

⁶⁰ Darpö, 2001, s 72

skälighetsprövningen vara tillräcklig för att motverka orimliga konsekvenser för en sådan verksamhetsutövare, i kombination med att den som bidragit till föroreningen endast i mindre mån enligt 10 kap 6 § st. 1 miljöbalken ej skall ingå i den solidariska ansvarskretsen.⁶¹ Bengtsson påpekar att skälighetsbedömningen enligt 10 kap miljöbalken är ganska oklar. Han tycks mena att regeringen verkar ha ansett att den verksamhetsutövare som följt meddelade föreskrifter och därmed inte brustit i sina skyldigheter, inte är det rättssubjekt som man primärt vill komma åt. Regeringen har dock ändå velat behålla den formella möjligheten att kunna göra även denna verksamhetsutövare ansvarig då problem uppstår med att kräva senare verksamhetsutövare. Även om avsikten i propositionen kan tyckas ha varit att verksamhetsutövaren i nämnda fall skall kunna undkomma ansvar är Bengtsson tveksam till om så blir fallet i verkligheten, vilket sätter ljuset på en viss motsägelse i förarbetena.⁶² Darpö påpekar dock att en skyldighet att avhjälpa olägenheter för människor och miljö, orsakade av industriell verksamhet, har funnits i svensk lagstiftning sedan 1942. Eftersom så är fallet är ett krav på efterbehandlingsansvar inte nödvändigtvis orimligt, även om viss oförutsägbarhet och ovisshet gällande ansvarsskyldigheten har förelegat hos verksamhetsutövaren.⁶³

4.3 Verksamheten

Enligt Jan Darpö kan de generella typer av miljöfarliga verksamheter som ingår i efterbehandlingsansvaret enligt 10 kap miljöbalken delas in i två; de som utgör miljöfarlig verksamhet och de som inte gör det men som ändå omfattas av 10 kap. För det första skall samtliga typer av verksamhet som är att räkna som miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap 1 § miljöbalken med all säkerhet räknas in i efterbehandlingsansvaret.⁶⁴ Denna definition av vad miljöfarlig verksamhet är har i princip ärvts från den numera upphävda miljöskyddslagen (1969:387). 10 kap miljöbalken innehåller dock ingen hänvisning till miljöfarlig verksamhet. Det kan därför anses sannolikt att alla typer verksamheter eller åtgärder som potentiellt skulle kunna motverka balkens syften, och som har förorenat mark eller vatten, därför skall ingå i ansvaret enligt 10 kap.⁶⁵

Vidare finns de så kallade förvaringsfallen, som är en specialtyp av miljöfarlig verksamhet. Begreppet förvaringsfall bygger på praxis från Koncessionsnämnden, som sedan tidigt 1970-tal betraktat förvaring av ämnen som kan leda till framtida förorening av mark och vatten eller annan olägenhet för omgivningen som miljöfarlig verksamhet. Detta innebär att en miljöfarlig verksamhet kan anses föreligga även långt efter det att driften av den egentliga miljöstörande verksamheten har upphört.⁶⁶ Risken för ett läckage eller utsläpp av kemikalierna har ansetts vara tillräckligt för att myndigheterna skall ha rätt att ställa krav på verksamhetsutövaren att vidtaga försiktighetsåtgärder för att förhindra att risken realiserades.

Med begreppet verksamheten avses den industriella verksamheten i sin helhet snarare än det eventuellt enskilda utsläpp, förvaring eller annat som orsakat skadan och behovet av efterbehandling. Om utsläppet som orsakat skadan är del

⁶¹ Prop. 1997/98:45, del 1 s 360-361

⁶² Bengtsson, 2003, s 201-202

⁶³ Darpö, 2001, s 72

⁶⁴ Darpö, 2001, s 74

⁶⁵ Darpö, 2001, s 64

⁶⁶ Darpö, 2001, s 74

av en större verksamhet är det sannolikt den ansvarige verksamhetsutövaren för denna som är den slutligt ansvarige. Darpo påpekar dock att detta oftast bör kunna utläsas av till vem tillståndet är riktat och vilken omfattning detta har.⁶⁷ Dock kräver inte alla verksamheter och åtgärder som kan orsaka skada på miljön eller fara för människors hälsa ett tillstånd. Att använda tillstånd som ”bevis” är därför inte alltid tillräckligt.

4.3.1 Köprättslig undersökningsplikt

För att vara ansvarig för ett förvaringsfall räcker det med att man är ansvarig för den mark där de miljöfarliga kemikalierna, oljorna eller dylikt förvaras. Vid en överlåtelse av en fastighet som är i behov av sanering bryts inte den miljöfarliga verksamheten. Verksamheten fortsätter som om inget hade hänt, nu enbart med den nya fastighetsägaren som ny verksamhetsutövare. Fastighetsägaren jämföras alltså här med den ursprungliga verksamhetsutövaren.⁶⁸ Detta skiljer sig från vad som gäller vid den andra huvudtypen av efterbehandling, det vill säga när efterbehandlingen gäller en avslutad miljöstörande verksamhet. Då gäller att en förvärvare endast är sekundärt ansvarig. Förvärvaren ansvarar för efterbehandlingen om denne känt till eller vid förvärvet borde ha upptäckt föroreningen.

För att rekvisitet *borde ha upptäckt* skall vara uppfyllt får man antaga att föroreningen skulle ha upptäckts vid en sådan undersökning av fastigheten som förvärvaren är skyldig att göra enligt 4 kap 19 § jordabalken (1970:994). Detta innebär att förvärvaren är skyldig att göra en sådan undersökning som kan anses påkallad med hänsyn till fastighetens skick, den normala beskaffenheten hos jämförliga fastigheter samt övriga omständigheter vid köpet. Vid förvärv av privatbostadsfastighet är uppmärksamhetskravet vid undersökningen dock betydligt lägre, eftersom förvärvaren enbart ansvarar för efterbehandlingen utifall han kände till föroreningen vid förvärvet. Utifrån denna aspekt kan det således tyckas löna sig för privatbostadsspekulanten att göra en dålig undersökning. Det är dock inte särskilt sannolikt att köpare skulle försumma sin undersökningsplikt av detta skäl, eftersom denne på grund av de köprättsliga reglerna i jordabalken då kan gå miste om möjligheten att kunna påkalla andra fel hos säljaren och få ersättning av denne.

4.3.2 Spilloljan i brunnen

Till övriga omständigheter vid köpet bör en viktig faktor vara vilken kunskap förvärvaren har haft, eller utan större besvär borde ha kunnat skaffa sig, om den verksamhet som har bedrivits på fastigheten. Ett rättsfall som belyser att så bör anses vara fallet är RÅ 1997 ref 12. En bilverkstadsverksamhet hade bedrivits på en jordbruksfastighet, och då fastigheten såldes fanns på fastigheten en brunn fylld med miljöfarliga restprodukter från denna verksamhet i form av spillolja. Vidare visade det sig att ett antal fat med olja förvarades på fastigheten. Då Koncessionsnämnden prövade fallet kom man fram till att de förvärvande makarna bedrev miljöfarlig verksamhet eftersom det fanns en överhängande risk för att oljan skulle läcka ut från brunnen och förorena omgivningen. Nämnden tycks ha betraktat det som en viktig faktor att makarna kände till fastighetens

⁶⁷ Darpo, 2003, s 25

⁶⁸ Michanek/Zetterberg, s 263

tidigare användning. Eftersom de hade denna kunskap var det högst sannolikt att de skulle ha upptäckt oljan om de hade genomfört en ordentlig undersökning av fastigheten. Makarnas försvar att de inte hade någon del i att oljan kommit att hamna på fastigheten saknade verkan eftersom det är innehavet av de miljöfarliga substanserna som domstolen är ute efter i ett förvaringsfall. Därmed var det helt utan betydelse att makarna inte hade haft någon del i den bilverkstadsverksamhet från vilken oljan härrörde, och ej heller hade tänkt driva denna verksamhet vidare. Koncessionsnämnden ansåg, och Regeringsrätten gav medhåll, att sådana omständigheter enbart kunde påverka skälighetsbedömningen enligt 10 kap 4 § miljöbalken. Makarna fick genom denna framför allt längre tid på sig att genomföra saneringen.⁶⁹

Den skiljaktiga meningen i RÅ 1997 ref 12 från ett regeringsråd gav makarna rätt i att de helt skulle undslippa saneringsansvar eftersom de varken bedrivit eller låtit bedriva någon miljöstörande verksamhet. Regeringsrådet Holstad motiverar detta med ett uttalande från departementschefen ur förarbetena till miljöskyddslagen. Det uttalande han refererar till går dock i princip ut på att en fastighetsägare ej kan göras ansvarig för att en från honom fristående verksamhetsutövare i smyg har dumpat miljöfarligt avfall på fastigheten. Den aktör som utfört dumpningen skall då bli ansvarig, och inte ägaren till den fastighet där dumpningen skett.⁷⁰ I detta fall är det helt uppenbart att miljöskada har skett på grund av verksamhet som fastighetsägaren varken bedrivit eller låtit bedriva. Det exempel Holstad väljer att ta upp anser jag dock skiljer sig relativt grovt från omständigheterna i det aktuella fallet, eftersom miljöskada redan hade skett i exemplet från propositionen. Skada hade ännu inte uppstått i 1997 års fall. Vidare är det fall som Holstad refererar till närmast att definiera som vad Darpö skulle kalla för ett skadefall, där en aktiv verksamhet har orsakat skada. När Holstad således kommenterar att makarna skall gå fria från ansvar för efterbehandlingen därför att de inte tagit befattning med oljan vare sig innan eller efter förvärvet av fastigheten, har detta inte alls samma bäring på det förvaringsfall som egentligen förelåg enligt Regeringsrättens majoritet och stabil praxis från Koncessionsnämnden sedan tidigt 1970-tal.⁷¹

Även om förvärvaren uppfyller kraven i 10 kap 3 § miljöbalken blir denne, i fråga om de fall där någon miljöfarlig verksamhet inte längre pågår och efterbehandlingen gäller miljöförstöring som redan har skett, inte efterbehandlingsskyldig förrän det har visat sig att ingen ansvarig verksamhetsutövare kan uppbådas som kan utföra eller bekosta efterbehandlingen. När det gäller förvaringsfallen, till exempel som i fallet med spilloljan i brunnen, kan däremot alltså förvärvarna enbart genom förvärvet bli primärt betalningsansvariga.

4.3.3 Fastighetsägaren och industrihotellet

I rättsfallet NJA 2004 s 552 stod fastighetsägaren MG åtalad för miljöbrott på grund av att han enligt åklagaren förvarat olja och vissa andra miljöfarliga substanser på sin mark på ett högst osäkert sätt. Dessa substanser hade genom förorening kunnat medföra hälsorisker för människor eller sådana skador på djur eller växter som ej var av ringa betydelse. Alla tre instanser ogillade åtalet, men

⁶⁹ RÅ 1997 ref 12, Koncessionsnämndens yttrande

⁷⁰ Prop. 1985/86:83 s 53

⁷¹ Darpö, 2001, s 74

det är intressant att notera att de alla gjorde det på olika grunder.

Tingsrätten konstaterade att även om MG obestriddligen var ansvarig för fastigheten, eftersom han var enda företrädare för det AB som ägde den, så bedrevs fastigheten som en form av industrihotell där ett antal olika verksamhetsutövare hyrde in sig. MG har aldrig varit ägare till det miljöfarliga godset enligt tingsrätten, eftersom detta tillhört en av hyresgästerna, och därför inte varit skyldig att agera. Han har därför förfarit varken med uppsåt eller med oaktsamhet då han underlåtit att utföra några som helst åtgärder för att göra förvaringen säkrare.⁷²

Hovrätten har istället kommit fram till sitt domslut genom ett resonemang kring att straffbar förvaring av miljöfarliga substanser kräver någon form av aktiv åtgärd eller handling från den misstänkte gärningsmannens sida. Domstolen tycks därmed mena att MG först om han på något sätt tagit befattning med oljan eller de andra substanserna blivit ansvarig för dom, och först därefter varit skyldig att agera för att förhindra utsläpp eller läckage.⁷³ Den skiljaktiga meningen i tingsrättens dom är inne på någorlunda samma linje, då man anser att MG i egenskap av fastighetsägare i praktiken blivit ansvarig för de miljöfarliga substanserna genom att dessa övergivits av sina rättmätiga ägare. På grund av detta blir han också juridiskt ansvarig för oljan och det andra, trots att han egentligen inte är ägare.⁷⁴

Högsta Domstolen rättar hovrätten, genom att påpeka att förarbetena inte ger stöd åt att domstolen kräver att den misstänkte gärningsmannen skall ha vidtagit någon åtgärd med de miljöfarliga ämnena för att kunna bli ansvarig. Även passiv förvaring kan vara straffbar. MG har därför förvarat ämnena enligt miljöbalken, och ett förvaringsfall har förelegat. HD ogillar istället åtalet i två av tre åtalpunkter på grund av att det inte visats att det förelegat fara för förorening, samt i det tredje fallet på grund av MG inte haft uppsåt. HD poängterar att man ansett att MG varit oaktsam, men åklagaren valde att inte åberopa denna ansvarsgrund annat än i första instans.⁷⁵

4.3.4 Oljecisterner och drivmedelstankar

För markägaren gäller i förvaringsfallen i första hand att de är ansvariga för att utföra preventiva åtgärder så att förorening av mark och vatten inte kommer till stånd. En följdfråga att besvara blir då vad som händer om en förorening trots allt uppstår. Eftersom markägaren anses bedriva en miljöfarlig verksamhet enbart genom att tunnorna, cisternerna eller dylikt förvaras på marken kan det tyckas logiskt att de också skall ansvara för en realiserad förorening. Markägaren skulle då bli skyldig att efterbehandla marken. I fallet KN B 31/91 hade industrimark övertagits av två makar efter det att verksamheten var nedlagd. På fastigheten fanns dock två cisterner med miljöfarliga kemikalier. Miljö- och hälsovårdsnämnden menade att läckage från dessa hade lett till föroreningar av grundvattnet. Koncessionsnämnden slog fast att placeringen av cisternerna på fastigheten medförde att makarna bedrev miljöfarlig verksamhet, samt att det var sannolikt att kemikalier härrörande från dessa hade orsakat föroreningarna. Makarna ansågs skyldiga inte bara att forsla bort cisternerna, men också att sanera

⁷² NJA 2004 s 552, s 553

⁷³ NJA 2004 s 552, s 558

⁷⁴ NJA 2004 s 552, s 554

⁷⁵ NJA 2004 s 552, s 560

den skada som hade skett. Denna skyldighet tillföll dem endast på grund av att den var ett resultat av den miljöfarliga verksamhet för vilken de redan svarade, och inte en följd av den gamla nedlagda verksamheten.

Det kan dock krävas av tillsynsmyndigheten att man kan visa att det verkligen finns miljöfarliga substanser på fastigheten, och att fastighetsägaren således bedriver miljöfarlig verksamhet. I rättsfallet RÅ 1998 ref 26 underkände Regeringsrätten tillsynsmyndighetens krav på fastighetsägaren B att undersöka ifall drivmedel förvarades i tankar som stod uppställda på en fastighet som han förvärvat efter att en miljöfarlig verksamhet lagts ner. Det kunde nämligen inte enligt rätten anses att B bedrev miljöfarlig verksamhet när det inte först hade visats att någon miljöfarlig substans fanns. Således kunde inte B bli föremål för ett föreläggande i egenskap av verksamhetsutövare. Två av regeringsråden var dock av motsatt mening och ansåg att ett föreläggande visst var möjligt. Denna minoritetsuppfattning framstår inte alls orimlig i ljuset av miljöbalkens syften och mål, även om detta rättsfall dock avgjordes enligt miljöskyddslagen (1969:387).

Jan Darpö menar att uttrycket verksamhet i 2 kap 8 § samt 10 kap 2 § miljöbalken bör tolkas som att den som bedriver miljöfarlig verksamhet i form av ett förvaringsfall ingår i den primära ansvarskretsen. Detta innebär att fastighetsägaren blir ansvarig för de skador som hans verksamhet, det vill säga förvaringen av kemikalier eller liknande, orsakar. Eftersom den primärt ansvarige verksamhetsutövaren ansvarar för efterbehandling för den miljöskada hans verksamhet har orsakat även efter en eller flera överlåtelse kan en fastighetsägare inte undgå ansvar genom att sälja marken. Detta bör därför vara en skärpning av rättsläget jämfört med vad som gällde då miljöskyddslagen var i kraft, eftersom det då var möjligt för fastighetsägaren att undgå ansvar just på detta sätt.⁷⁶ Darpö menar att det inte är logiskt att deklarerat att fastighetsägaren bedriver miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken om man inte samtidigt belägger honom med samma ansvar för efterbehandling som normalt gäller för en verksamhetsutövare. Det finns därför inte heller något formellt hinder mot att belägga fastighetsägaren med solidariskt ansvar tillsammans med den ursprungliga förorenaren, det vill säga den som grävde ner eller ställde tunnorna på fastigheten. Det finns dock stöd i praxis, enligt Darpö, som pekar tydligt mot ett försiktigt användande av denna möjlighet. Om den ursprungliga förorenaren går att få tag på, och kan betala för efterbehandlingen, skall denne även fortsättningsvis vara den i praktiken primärt betalningsansvarige.⁷⁷ Detta rimmar också väl med principen om att förorenaren skall betala. Även om fastighetsägaren formellt kan räknas som primärt ansvarig innebär denna princip att det är viktigt att hitta en så ursprunglig förorenare som möjligt.

4.4 Olja i vrak som förvaringsfall

Här skulle vi rimligtvis kunna ställa oss frågan vad som egentligen skiljer, juridiskt och praktiskt, förvaring av miljöfarliga ämnen på land respektive på havs-/sjöbotten eller i vattnet. Underlåtenheten att städa upp efter en fartygsförlisning och lämna kvar ett vrak på botten innebär att de skadliga resterna från en miljöfarlig verksamhet dumpas på ett sätt som kan anses ha stora likheter med att exempelvis gräva ner gifttunnor på en industritomt eller hälla spillolja i en gårdsbrunn. Denna underlåtenhet skulle därför möjligen kunna

⁷⁶ Darpö, 2003, s 46

⁷⁷ Darpö, 2003, s 47

jämföras med ett förvaringsfall enligt 10 kap miljöbalken. En betydande skillnad är dock att det av naturliga skäl är svårare att tillförskriva till en fast störningskälla, även om detta inte bör vara omöjligt, och frågan är vilken betydelse detta får i sammanhanget.

Det är tänkbart att bryta upp fartygsverksamheten i flera delar, av vilka vissa sker på eller vid land och fasta anläggningar. Detta gäller som synes de delar av verksamheten som äger rum då fartyget ligger stilla, såsom lastning och lossning i hamn, eller då fartyget ligger i torrdocka för reparation för att nämna några exempel. I övrigt är rederi- och fartygsverksamhet en typiskt sett rörlig störningskälla. Det finns dock, för det första, inget hinder mot att ställa krav på rörliga störningskällor med hjälp av miljöbalken. Även om många rörliga störningskällor tagna en och en kan vara försumbara så är en regelbunden verksamhet såsom en rederirörelse inte försumbar. För det andra så kan man mycket väl fråga sig huruvida det verkligen är möjligt att dela upp fartygsverksamheten i flera delar, och således få ett resultat av ett större antal mindre verksamheter, eller om det bara handlar om olika led i en trots allt sammanhängande verksamhet som skall bedömas i sin helhet. Ytterligare en komplikation är att de miljöfarliga resterna förvaras just på havsbotten, eller åtminstone inte på en fastighet såsom är fallet med traditionella förvaringsfall, och som även är vad definitionen på miljöfarlig verksamhet i 9 kap miljöbalken utgår ifrån.

4.5 Vad är en verksamhet för redaren?

Eftersom kommersiellt drivande av ett rederi medför att stora skepp med stora mängder olja i tankarna regelbundet trafikerar våra hav, och att de således oftast alldeles oavsett vad de medför för typ av last har miljöfarliga substanser i relativt stor mängd ombord, definitivt en verksamhet som kan skada de mål som miljöbalken avser uppnå. Således skall de underkastas de allmänna hänsynsreglerna. Att ställa miljökrav på en enskild fartygsresa kan vara svårt, men en sammanlagd miljöbedömning är fullt möjlig, på motsvarande sätt som miljökrav kan ställas på åkerirörelser och vägbyggande i fråga om bilåkning.⁷⁸

Eftersom framförandet av ett fartyg är en rörlig verksamhet är det inte i sig fråga om en miljöfarlig verksamhet, och krav som vi tidigare har konstaterat inte kan ställas på verksamheten enligt 9 kap miljöbalken, åtminstone inte på denna grund. För att vi skall kunna prata om en miljöfarlig verksamhet måste vi avgöra om enbart underlåtenheten att låta ett vrak ligga kvar på botten med olja i tankarna utgör en förvaring. Det är här inte fråga om en bestämd och tydligt avgränsad fastighet, vilket har varit linjen i praxis från förvaringsfall i koncessionsnämnden.⁷⁹ Så länge som oljan finns i fartygets tankar, och fartygsvraket ligger någorlunda stilla på havsbotten, är dock en geografisk avgränsning inte särskilt mycket svårare i det här fallet än vid förvaring på land. Åtminstone inte när vraket väl har lokaliserats. När det gäller krav på risk för föroreningar av mark och vatten eller omgivningsstörningar så kan förvaring av farliga substanser till havs uppfylla detta lika väl som förvaring på land. Det saknas sannerligen inte känsliga områden i den maritima miljön som skulle kunna motivera att de aktuella reglerna kan användas även ifråga om fartygsvrak.

Om ett förvaringsfall således har uppstått skall en verksamhet som följer med

⁷⁸ Michanek/Zetterberg, s 110

⁷⁹ Darpö, 2001, s 75

äganderätten anses föreligga. Detta följer av en analogiläsning av praxis från förvaringsfall på fastigheter på land,. Detta innebär också att en ny verksamhet har etablerats. Även om förvaringen av oljan naturligtvis är en följd av fartygsdriftsverksamheten så är verksamheterna fristående från varandra på ett ansvarsmässigt plan. På land följer verksamheten, och således ansvaret, med äganderätten av fastigheten.

4.5.1 Enskilt och allmänt vatten

Även enskilt vatten ingår i fastighetsindelningen och torde därför kunna behandlas på samma sätt som markfastigheter. Enskilt vatten utgörs enligt huvudregeln av sådana vattenområden som ligger maximalt 300 meter från fastlandet, alternativt från ö som är minst 100 meter lång i någon riktning. Det finns dock bland annat i skärgårdsområden regler som ytterligare utökar de enskilda vattenområdenas omfattning.⁸⁰ Allt vatten som inte är enskilt är allmänt vatten. Allmänt vatten står ej under något enskilt rättssubjekts kontroll eller ansvar. I Sverige finns allmänt vatten förutom i havet även i Vänern, Vättern, Hjälmaren och Storsjön.⁸¹ Eftersom fastighetsägarinstitutet således inte är lämpligt såsom ansvarsgrundande faktor i fråga om fartygsvrak i allmänt vatten måste vi hitta en annan lösning, och den närmaste motsvarigheten jag kan se är att ansvaret följer med ägandet av fartyget.

I fallet Vinca Gorthon konstaterade dispasschören att försäkringsbolaget blivit ansvarig för fartyget eftersom man hade betalat ut totalförlustersättning, och att försäkringsgivaren därmed även blev ansvarig för eventuella följdskador som vraket orsakade tredje man.⁸² I det aktuella fallet hade skador orsakats på en kabel på havsbotten, men steget från detta till ett ansvar för läckande oljetankar synes mig inte särskilt långt.

4.6 Miljöansvarsdirektivet

Miljöansvarsutredningen har föreslagit vissa förändringar av 10 kap miljöbalken med anledning av EG:s miljöansvarsdirektiv. Direktivet skall införlivas med medlemsstaternas nationella rätt under 2007.⁸³ Syftet med detta direktiv är att fastställa en ram med miniminivåer för avhjälpande av miljöskador enligt principen om att förorenaren skall betala.⁸⁴ Det är dock fullt tillåtet för medlemsländerna att behålla nu existerande, eller att senare införa, strängare miljöregler som innebär ett starkare miljöskydd. Sverige har idag flera bestämmelser som går längre än direktivet. Till exempel räknas alla typer av verksamheter och även åtgärder, till skillnad från i direktivet, in i efterbehandlingsansvaret. Dessa skillnader är således fullt tillåtna enligt miljöansvarsdirektivet.⁸⁵

Ovanstående till trots så har direktivets text föranlett Miljöansvarsutredningen att föreslå en utvidgning av 10 kap miljöbalken. Enligt nuvarande lydelse talar 10 kap om att kapitlet skall tillämpas på ”mark- och vattenområden samt byggnader och anläggningar som är så förorenade att det kan medföra skada eller olägenhet

⁸⁰ Julstad, s 47

⁸¹ Julstad, s 46

⁸² ND 1990 s 8, s 15

⁸³ SOU 2006:39, s 18

⁸⁴ SOU 2006:39, s 75

⁸⁵ SOU 2006:39, s 72-73

för människors hälsa eller miljö”.⁸⁶ Enligt det nya förslaget skall kapitlet inkludera ansvar för ”sådana föroreningar i mark- eller vattenområden, grundvatten, byggnader eller anläggningar som utgör allvarliga miljöskador eller som annars kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö”. Dessutom talar lagförslaget om ”allvarliga miljöskador av annat slag på ytvatten eller grundvatten eller på den biologiska mångfalden”.⁸⁷ Detta väsentlighetsrekvisit tror man inte i utredningen kommer att innebära några särskilt svåra tillämpningsproblem, åtminstone inte vad gäller vattensskador eller skada på biologisk mångfald. Man menar nämligen att de allvarliga effekter som fordras för att sådana skador skall uppstå i princip alltid gör att själva skadan är att anse som allvarlig och därmed täcks in av 10 kap.⁸⁸ Den kan visserligen uppstå gråzoner. Om ett vattenområde redan är drabbat av betydande föroreningar kan man naturligtvis fråga sig vilken ytterligare försämring som ett nytt utsläpp egentligen innebär. Enligt miljöansvarsdirektivet skall en bedömning göras från fall till fall, men det är uppenbart att toleransen mot nya utsläpp i ett redan smutsigt vattenområde trots allt bör vara rejält begränsad.⁸⁹

Miljöbalken har inga särskilda bestämmelser för skador på vattenområden utöver de i 10 kap, och det är därför intressant att se att nya grepp tas för att ytterligare uppmärksamma behovet av sanering av vatten såväl som av mark. Eftersom de verksamheter som ligger till grund för den här utredningen är uteslutande vattenbaserade finns det anledning att titta närmare på de nya föreslagna reglerna. Förslaget till det nya 10 kap innehåller bland annat ett krav på den verksamhetsutövare vars verksamhet har orsakat allvarlig miljöskada att ”omedelbart vidta åtgärder som behövs för att förebygga ytterligare skador på miljön och risk för människors hälsa samt underrätta tillsynsmyndigheten om vad som hänt och till denna lämna förslag om hur skadan skall avhjälpas”. För att kunna vidtaga sådana åtgärder måste verksamhetsutövaren både vara medveten om skadan och kunna på ett adekvat sätt bedöma dess farlighet.⁹⁰ Det kan därför anses som att redaren får ett strängare krav på sig att bevaka sjunkna och strandade fartyg innehållande farliga substanser, för vilka han ansvarar. Möjligen blir det också något enklare för tillsynsmyndighet att ställa verksamhetsutövare till ansvar för efterbehandling i ljuset av att skador på vatten och biologisk mångfald nu uttryckligen nämns, vilket förtydligar att det inte enbart är efterbehandling av förorenad mark som 10 kap miljöbalken tar sikte på.

4.7 Answarets utsträckning i tiden

Ansaret för efterbehandling gäller enligt miljöbalkens övergångsregler under förutsättning att miljöfarlig verksamhet har bedrivits efter den 30 juni 1969, om skadeverkningar fortfarande pågick åtminstone vid miljöbalkens ikraftträdande den 1 januari 1999.⁹¹ Övergångsbestämmelsen uttrycker att det är den faktiska driften som skall ha pågått efter juni 1969, vilket enligt Darpö bör tolkas som att det är den aktiva driften av verksamheten som är relevant. Om verksamhetsutövaren ej har vidtagit någon form av åtgärd med verksamheten efter detta datum går det följaktligen inte att ställa honom till ansvar för

⁸⁶ Miljöbalk (1998:808), 10 kap 1 §

⁸⁷ SOU 2006:39, s 33-34

⁸⁸ SOU 2006:39, s 206

⁸⁹ SOU 2006:39, s 98

⁹⁰ SOU 2006:39, s 213

⁹¹ Lag (1998:811) om införande av miljöbalken, 1 och 8 §§

efterbehandling.⁹²

När det gäller fastighetsägarens ansvar för efterbehandling finns ingen lika långtgående övergångsregel som för verksamhetsutövaren. Fastighetsägarens ansvar på grund av förvärv av fastighet enligt 10 kap 3 § miljöbalken träder endast in om förvärvet har skett efter Miljöbalkens ikraftträdande.⁹³ Eftersom detta ansvar alltid är sekundärt i förhållande till den ursprungliga verksamhetsutövaren behöver en förvärvare som uppfyller insiktskraven i 10 kap 3 § ändå inte ansvara om verksamhetsutövaren kan betala. Eftersom verksamhetsutövaren ej är skyldig att sanera då verksamheten har upphört före juni 1969 ställs dock naturligtvis en förvärvare i dessa fall i ett betydligt sämre läge. I fråga om förvärv av fastigheter där förvaringsfall föreligger, och de nedgrävda tunnorna eller liknande är rester av verksamhet som upphört före juni 1969, är situationen sådan att miljöfarlig verksamhet anses fortfarande föreligga. Den verksamhetsutövare som deponerat de farliga substanserna kan dock inte ställas till ansvar om denne inte tagit faktisk befattning med de miljöfarliga produkterna, till exempel grävt ner en tunna, efter detta datum, om han har sålt fastigheten före det kritiska datumet. Trots att miljöfarlig verksamhet i dessa fall får anses ha pågått oavbrutet sedan 1969 och fram tills idag, oavsett om faktisk skada har uppkommit eller ej, är det således enbart fastighetsägaren som kan ställas till ansvar.⁹⁴

4.8 Ansvar i konkurssituationer

Då en utövare av miljöfarlig verksamhet går i konkurs kan frågor uppstå kring vilket eventuellt ansvar konkursboet har. Enligt praxis från koncessionsnämnden anses ett konkursbo i allmänhet vara verksamhetsutövare i fråga om förvaringsfall, eftersom innehav av fastigheten är tillräckligt för att verksamhet skall föreligga. För att så skall vara fallet är det dock ett krav att konkursboet har rådighet över avfallet. I rena skadefall tycks det dock som om konkursboet i allmänhet har alltför tillfällig rådighet över fastigheten för att det skall kunna bli ansvarigt för efterbehandlingsåtgärder. I dessa fall är det nämligen inte fråga om någon pågående miljöfarlig verksamhet, eftersom konkursboet ej endast genom att det har rådighet över fastigheten anses bedriva någon faktisk verksamhet som är av annan typ än bara förvaring.⁹⁵ Koncessionsnämnden har uttalat att det inte är orimligt att ställa krav på till exempel bortforslande av oljetunnor, eftersom en kostnad för en sådan åtgärd högst sannolikt kan fås ut av en förvärvare av fastigheten. Denna förvärvare hade nämligen fått räkna med att själv få bekosta bortforslandet om detta ännu inte var gjort.⁹⁶

Situationen för konkursboet blir därmed annorlunda ifall konkursboet har fortsatt verksamheten i någon form, eftersom i detta fall efterbehandlingskrav skulle kunna riktas mot boet även i skadefall. Det torde dock krävas att konkursboet fortsätter den kommersiella verksamheten på ett sådant sätt att det spär på föroreningarna.⁹⁷

En särskild situation i konkurs är att en fastighet kan visa sig vara förorenad, och det finns en känd verksamhetsutövare som är den som förorenat marken, men verksamhetsutövaren är upplöst och existerar inte längre. Lyckas inte

⁹² Darpö, 2001, s 86

⁹³ Lag (1998:811) om införande av miljöbalken, 15 §

⁹⁴ Darpö, 2001, s 87-88

⁹⁵ Darpö, 2001, s 77

⁹⁶ Darpö, 2003, s 55

⁹⁷ SOU 1993:78, s 148

konkursförvaltaren sälja fastigheten på exekutiv auktion upphör hans skyldigheter, och fastigheten står således utan ägare. En formell ägare finns sannolikt kvar, men det är i många fall endast ett namn som inte innehåller något längre.⁹⁸

Rättsläget ur miljösynpunkt är enligt Darpö oklart då en ägare i praktiken saknas. Vissa uttalanden i äldre förarbeten angående upplösning av aktiebolag tyder på att utifall ett avregistrerat aktiebolag fortfarande äger en eller flera fastigheter, skall dessa anses förvärfvas av bolagets aktieägare. Synsättet har bekräftats i ett Hovrättsfall, även om detta är ett enda hovrättsfall som dessutom ägde rum för 25 år sedan, och kanske därför inte riktigt är ett tecken på en stabil rättstillämpning.⁹⁹ Man skulle dock kunna ha visst fog för att hävda att aktieägarna mer eller mindre automatiskt förvärvar fastigheten, varefter de blir rätt adressat för krav på efterbehandling.

⁹⁸ Darpö, 2003, s 59-60

⁹⁹ Darpö, 2003, s 61

5 Rättsliga konstruktioner kring vrak

5.1 Vad är ett vrak?

Vad som utgör ett vrak i juridisk mening är inte alldeles självklart. En vanligen förekommande åsikt är den som dispaschören presenterar i ND 1990 s 8. Denna ståndpunkt går ut på att ett fartyg inte nödvändigtvis blir ett vrak för att det till exempel övergivits på ett sådant sätt att det nästan säkerligen i dagligt tal skulle ha kallats för ett vrak. Så länge fartyget är möjligt att bärga så är det, oavsett om det är strandat, sjunket eller på drift, inte ett vrak ur åtminstone försäkringsrättslig synvinkel.¹⁰⁰ Utredningen SOU 1975:81 ger genom formuleringen: "Ett fartyg som blir liggande övergivet förlorar så småningom karaktären av fartyg och övergår till vrak", uttryck för åsikten att fartyget inte med automatik blir ett vrak genom i det här fallet själva övergivandet.¹⁰¹ Det bör dock påpekas att nyss nämnda rättsfall framför allt tar sikte på tolkning av de i det aktuella fallet gällande försäkringsvillkoren, och att det därför av naturliga skäl är precis den försäkringsmässiga betydelsen av begreppet vrak som dispaschören skall definiera. En eventuell vardaglig definition av begreppet blir således av mindre betydelse. Det är också av intresse att notera att SOU 1975:81 inte alls försöker sig på en närmare definition av vrak. Man har i utredningen noterat att den sjörättsliga definitionen av vad som utgör ett vrak är komplicerad och har därför valt en annan lösning. I förslaget till strandningslag, som presenteras närmare nedan, talas istället om fartyg, luftfartyg och sväware. Men alla farkoster eller föremål som utgör sådan risk som lagen avsåg att skydda omfattas av lagens tillämpning.¹⁰²

Ett fartyg som är så skadat att reparation är omöjlig eller ekonomisk otänkbar, och det således är nästan hundra procent säkert att fartyget aldrig mer kommer att tas i drift, är med all säkerhet ett vrak.¹⁰³ Dock är det inte säkert att vraket måste vara så pass skadat för att det skall vara möjligt att ställa någon till svars för miljöansvar för vraket.

5.2 Vem äger vraket?

Om vraket är värdefullt finns det naturligtvis en anledning för den som anser sig ha rätt till värdet av ett vrak att själv försöka rättsligt hävda denna rätt. I fråga om miljöfarliga vrak är detta dock med största sannolikhet inte fallet. Dock kan det vara värt att se över vad som gäller i fråga om rätt till exempelvis bärgning av värdefull last, eftersom detta kan leda oss till ett svar på frågan vem som skall tvingas ansvara för de miljöfarliga vraken. I fråga om vrak där det finns ett värde finns nämligen ett ekonomiskt intresse av att bärga fartyget och/eller delar av lasten. Eftersom det ofta finns mer än en intressent som hävdar denna rätt har tvister gällande äganderätt till fartyg stor aktualitet. Vidare kan i de fall fartyg har gått till botten med förlust av människoliv intresse finnas att stoppa dykningar vid dessa vrak för att inte störa gravfriden. USA intar här en unik ställning eftersom man anser sig ha jurisdiktion över alla sina förlorade fartyg, oavsett var de

¹⁰⁰ ND 1990 s 8, s 15

¹⁰¹ SOU 1975:81, s 56

¹⁰² SOU 1975:81, s 56 och 71

¹⁰³ Falkanger/Bull/Brautaset, s 45

befinner sig.¹⁰⁴ Övriga länder tycks godta den avgränsning som görs i *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), nämligen att en suverän stat endast har jurisdiktion över sitt eget territorialvatten.¹⁰⁵ Jurisdiktionen kan under vissa förutsättningar utsträckas utöver territorialvattnet.¹⁰⁶ Sverige har dock valt att inte deklarerat en sådan utökad zon.¹⁰⁷ Det område som är av intresse för denna framställning är således endast det svenska territorialvattnet.

Ett konstaterat ägande av ett vrak innebär inte bara en rätt till fartyget, utan rimligtvis också ett ansvar för detsamma. Hugo Tiberg skiljer här mellan ägaransvar och vrakansvar. Med ägaransvar avser han det ansvar som ägaren bär till exempel enligt det strikta oljeskadeansvaret. Detta ansvar, påpekar Tiberg, upphör inte enbart på den grunden att fartyget blivit ett vrak. Att ställa en fartygsägare till ansvar för miljöskador orsakade av oljeläckage skulle således vara möjligt även om skadan skett efter det att fartyget hamnat på havets botten.¹⁰⁸ Vrakansvaret inbegriper ansvar för sådana skador som vraket kan orsaka till exempel på andra fartyg. Ansvaret kan också gälla kostnader för att frakta bort vraket om Sjöfartsverket ställer krav på detta enligt kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m., om vilken jag ämnar redogöra närmare senare.

5.2.1 Förvärvar försäkringsbolaget vraket?

Vrakansvaret ligger hos den som var ägare till fartyget då skadan skedde. Detta är inte nödvändigtvis densamma som stod som ägare då fartyget sjönk. Om fartygsägarens försäkringsgivare utgett totalförlustersättning bör det nämligen anses som att försäkringsgivaren övertar ägandet och därmed vrakansvaret.¹⁰⁹ I ND 1990 p 8, angående Vinca Gorthon, påpekar dispaschören att en kaskoförsäkringsgivare som utgivit totalförlustersättning har möjlighet att välja om denne vill begära äganderätten till fartyget eller avstå från denna. Eftersom ett ansvar för fartyget följer med äganderätten är det sannolikt att kaskoförsäkraren avstår från denna rätt i det fall fartyget har blivit vrak och värdet på detsamma är lågt eller obefintligt. Om försäkraren ej har avstått äganderätten kommer denne att bära ansvaret för de framtida skador som vraket orsakar. Skulle försäkringsgivaren ha underlåtit detta är den egentliga fartygsägaren fortfarande ansvarig, men kan möjligen förlita sig på sin P&I-försäkring, för att täcka sitt ansvar.¹¹⁰ P&I står för *protection and indemnity*, det vill säga *skydd och skadeslöshet*, och är den vanligaste typen av ansvarsförsäkring till sjöss. Försäkringen kan i viss mån även täcka förluster för försäkringshavaren, men en P&I-försäkring är primärt en försäkring som täcker den försäkrades ansvarsskyldighet.¹¹¹ Denna diskussion är dock en fråga om faktisk betalning snarare än en fråga om ansvar.

Ifråga om oljeskadeansvar är det förmodligen betydligt mindre sannolikt att ansvaret på detta sätt skulle kunna övergå till en försäkringsgivare. Enligt 10 kap 3 § sjölagen skall fartygets ägare vara ansvarig, men enligt 10 kap 1 § anses som

¹⁰⁴ Tiberg, 2004, s 202

¹⁰⁵ UNCLOS, art 2

¹⁰⁶ UNCLOS, art 33

¹⁰⁷ Tiberg, 2004, s 202

¹⁰⁸ Tiberg, 2000

¹⁰⁹ Tiberg, 2000

¹¹⁰ ND 1990 p 8, s 13

¹¹¹ Falkanger/Bull/Brautaset, s 533

ägare enligt detta kapitel den som står registrerad som fartygets ägare. Eftersom ingen egentlig överlåtelse av fartyget har skett då försäkringsbolaget betalat ut ersättningen, då det är fråga om en ansvarsförsäkring och inte en fartygsförsäkring, inträder inte denna försäkringsgivare som ägare av fartyget. Detta skulle innebära att den som var ägare vid förlisningen fortfarande bär detta ansvar, det vill säga åtminstone fram till en eventuell senare ägarövergång till fartygsförsäkraren.

5.3 Bärgning

När ett fall med ett värdefullt vrak föreligger är det sannolikt att flera intressenter är villiga att bärga vraket och/eller dess last. Utgångspunkten för vem som har rätt att bärga är att ägaren avgör detta. Ägaren kan därmed också förbjuda bärgning från alla andra intressenter, och ägaren kan till och med förbjuda bärgning helt och hållet om han vill utföra bärgningen själv. Straffet för den som ignorerar ägarens önsknings är att han går helt miste om ersättning för sin insats.¹¹² Har ägaren inte uttryckligen sagt ifrån är det dock i princip fritt fram för vem som helst att bärga fartyg eller last, så länge som fartyget såsom stadgas i 16 kap 1 § 1 p sjölagen har förolyckats eller är i fara. I fråga om vrak är självklart olyckan redan ett faktum, och det finns ej heller någon befälhavare ombord. Om ett fartyg är i nöd, och befälhavare fortfarande är ombord, måste denne nämligen tillfrågas om bärgningen.¹¹³ Är fartyget överhuvudtaget inte i omedelbar fara, till exempel för att det är strandat och ännu inte har sjunkit, kan rättsläget istället vara så att bärgning inte är tillåten även om skeppet är övergivet. Det kan istället vara så att de som i dessa fall befattar sig med vraket utan ägarens tillstånd kan göra sig skyldiga till egenmäktigt förfarande. HD anger i NJA 1978 s 157 att en bärgare alltid måste bedöma om det finns tid att kontakta ägaren. I detta läge skall en avvägning göras mellan risken för fartyget och ägarens intresse av att bevaka rätten till sin egendom.¹¹⁴ Om fartyget är övergivet får det dock i princip bärgas utan vidare.

Eftersom ägaren måste tillfrågas då ingen trängande fara föreligger för fartyget eller dess last torde det framgå med all önskvärd tydlighet att en fartygsägare inte förlorar rätten till sin egendom enbart för att han tillfälligtvis inte har faktiskt kontroll över den. Även då en bärgare har haft rätt att bärga fartyget utan ägarens godkännande blir dock inte bärgaren ägare till det bärgade fartyget eller godset. Bärgaren arbetar vanligtvis på provisionsbasis, det vill säga han får ersättning enbart i relation till det värde han räddat, och löper därmed alltid en risk att bli utan ersättning för utfört arbete.¹¹⁵ Det kan därför vara viktigt för en bärgare att skydda sina anspråk på ett vrak mot andra intresserade bärgare. Detta är möjligt att göra i Sverige genom att söka tillstånd hos Länsstyrelsen genom lag (1984:983) om ensamrätt till bärgning. Denna lag syftar dock enbart till att ge den rättmätige bärgaren arbetsro. Lagen innebär inga garantier för ersättning för utfört arbete och medför definitivt aldrig någon överföring av äganderätt till vraket eller dess last.¹¹⁶

¹¹² Falkanger/Bull/Brautaset, s 455

¹¹³ Tiberg, 2000

¹¹⁴ Tiberg, 2000

¹¹⁵ Falkanger/Bull/Brautaset, s 453

¹¹⁶ Tiberg, 2000

5.4 Kondemnation, abandonnering och avregistrering

I de fall ett fartyg kan anses förlorat på ett sådant sätt som omnämns i 1 kap 10 § sjölagen, det vill säga att det i princip kan fastslås att fartyget aldrig mer kommer att kunna användas, kan fartyget kondemneras. Detta innebär att fartyget kan säljas för att täcka försäkringskostnader med mera, men om fartyget förblir osålt har kondemnationen ingen egentlig rättslig verkan.¹¹⁷

En fartygsägare som befinner sig i skuld har istället möjligheten att abandonnera sitt fartyg, vilket innebär att borgenärerna tar över äganderätten till fartyget. Rättsinstitutet är snarlikt kondemnation med den enda skillnaden att fartyget inte behöver ha förolyckats. Det är dock viktigt att uppmärksamma att ingen av dessa åtgärder lämnar vraket utan en ägare. Äganderätten kan således inte sägas upp utan den övergår alltid till ett annat rättssubjekt.¹¹⁸

Vidare skall ett fartyg enligt 2 kap 6 § sjölagen avregistreras under vissa förutsättningar, bland annat om fartyget förolyckats eller förstörts. Eftersom fartyget dock skall avregistreras även om det försvunnit eller kapats och getts en ny identitet, ett scenario under vilket det är tänkbart om än inte alltid sannolikt att fartyget kan komma att återfås, torde det stå klart att en avregistrering är en åtgärd av administrativ karaktär. Fartygsregistret har såväl privaträttslig som offentlighetsrättslig betydelse, och kan på detta sätt liknas vid fastighetsregistret. Fartyget måste avregistreras om det under överskådlig tid inte kommer att användas av den rättmätige ägaren eftersom det är av vikt både för staten och för privata aktörer att få vetskap om fartygets faktiska status.¹¹⁹ Fartygets rättsliga status förändras dock inte, då varken äganderätt eller borgenärs eventuella krav på rätt till fartyget går förlorad genom en avregistrering.¹²⁰

¹¹⁷ Tiberg, 2004, s 206

¹¹⁸ Tiberg, 2004, s 206

¹¹⁹ Falkanger/Bull/Brautaset, s 55-56

¹²⁰ Tiberg, 2004, s 207; Falkanger/Bull/Brautaset, s 67-68

6 Övergivna fartyg

6.1 Lagar om fynd

I lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd stadgas att om någon bärgar övergivet fartyg, del av fartyg, eller last som härrör från ett sådant är denne skyldig att anmäla detta hos polis, kustbevakning eller tulltjänsteman. Det är dock polismyndighet som är ytterst ansvarig; tjänsteman vid kustbevakningen eller tullverket skall vidarebefordra alla uppgifter om sjöfynd till behörig polismyndighet.¹²¹ Polisen skall utfärda en kungörelse med föreläggande för ägaren att inom 90 dagar anmäla sig till polismyndigheten för att visa sin rätt till egendomen. I annat fall tillfaller fyndet bärgaren, utifall att denne är beredd att betala kostnader för kungörelsen och eventuella kostnader för nödvändig vård av egendomen.¹²² Förekomsten och konstruktionen av denna lag visar tydligt att äganderätten till ett fartyg inte går förlorad för att fartygsägaren tillfälligtvis har förlorat kontrollen över det. Inte ens vid ett medvetet övergivande av fartyget går äganderätten förlorad automatiskt, utan det krävs att ett annat rättssubjekt ställer krav på fartyget varvid den rätte ägaren förhåller sig passiv för att äganderätten skall utsläckas.¹²³ Även om lagen enligt ordalydelsen endast tycks innefatta fartyg har inte den praktiska tillämpningen av lagen skett på detta sätt. Tullverket har tolkat lagen på så vis att i princip alla transportmedel som framföres på eller i vattnet skall omfattas av begreppet fartyg i denna lag. Detta måste således anses inkludera såväl mindre motorbåtar som roddbåtar.¹²⁴ Till och med kanoter, gummibåtar och surfingbrädor anses dessutom enligt polisens tolkning av lagen kunna räknas som fartyg.¹²⁵ Polisens tolkning är naturligtvis av stor betydelse eftersom det är de såsom första instans tillämpar lagen i praktiken.

Tillämplighet av lag med vissa bestämmelser om sjöfynd förutsätter att fartyget varit övergivet. I NJA 1978 s 157 förklarar Högsta Domstolen att den som bärgar gods utan att en bärgningssituation föreligger gör sig skyldig till egenmäktigt förfarande.¹²⁶ Rättsläget vid tillämpning av sjöfyndslagen torde inte skilja sig från detta. Den som omhändertar ett fartyg utan att det är övergivet går definitivt miste om rätten till att behålla det. I en dom från Svea Hovrätt, ND 1986 s 26, behandlade domstolen ett fall där två personer omhändertagit ett fartyg, enligt dem själva med stöd av sjöfyndslagen. Enligt domslutet skulle de dock återföra fartyget till den plats där de funnit det eftersom det aldrig varit övergivet och sjöfyndslagen därmed aldrig varit tillämplig.¹²⁷ Men utöver att endast mista möjligheten att tillgodogöra sig den bärgade egendomen torde fyndtagaren således även stå risken att dömas för egenmäktigt förfarande.

För de fynd som inte täcks in av lag med vissa bestämmelser om sjöfynd gäller istället lag (1938:121) om hittegoods. Enligt denna lag skall fynd utan oskäligt dröjsmål anmälas till polisen, varefter polisen skall underrätta ägaren om denne är känd. Till skillnad från lag med vissa bestämmelser om sjöfynd är dock inte polisen skyldig att annonsera efter ägaren. Ställer inte ägaren krav på sin egendom

¹²¹ Lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, 1 §

¹²² Lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, 3-4 §§

¹²³ Tiberg, 2000

¹²⁴ Tiberg, 1973, s 119

¹²⁵ RPSFS 2003:3, s 1

¹²⁶ NJA 1978 s 157, s 169

¹²⁷ Tiberg, 2004, s 212

inom tre månader tillfaller godset upphittaren, förutsatt att denne ersätter polisen för deras utgifter.

6.2 Farbart vatten

Lag med vissa bestämmelser om sjöfynd innehåller en formulering som stadgar att lagen endast är tillämplig om det övergivna fartyget återfinns ”i saltsjön inom svensk skärgård eller vid svensk kust eller i rikets segelbara insjöar, floder eller kanaler”.¹²⁸ Med denna definition skall enligt Tiberg förstås att enbart farleder som kan nås från havet.¹²⁹ Troligen kan dock denna definition anpassas något till vilken sorts fartyg det handlar om, eftersom huvudsaken enligt Tiberg är att fartyget skall kunna nå vattnet på egen köl för att farleden skall anses vara segelbar.¹³⁰ I Rikspolisstyrelsens allmänna råd angående hur sjöfyndslagen skall tillämpas menar man dock att segelbara vatten endast är sådana vatten som är segelbara med nyttotrafik.¹³¹ Detta skulle därmed inkludera kommersiell trafik såväl som statlig eller kommunal färjetrafik och liknande, men högst sannolikt inte fartyg som används enbart till privat bruk. Även om polisen således tycks ha en generös syn på vad som utgör ett fartyg tycks man kraftigt ha snävat av tillämpningsområdet av lagen såtillvida att många av de vatten de mindre båtarna faktiskt skulle kunna färdas till inte räknas in, eftersom nyttotrafik sannolikt ofta utgörs av fartyg modell större.

Ovanstående tolkningsskillnader har lett till en något förvirrad rättstillämpning. Polisens tolkning av begreppet farbart upprätthölls av Hässleholms tingsrätt i en dom från mars 2003. Domslutet upphävdes av Hovrätten över Skåne och Blekinge på den grunden att vattnet, om än visserligen inte tillgängligt från havet, i sig självt var farbart. Hovrätten tillförde på så vis en tredje definition av begreppet farbart, utöver de som Tiberg och Rikspolisstyrelsen givit uttryck för.¹³² Eftersom Högsta Domstolen nekade prövningstillstånd är det tänkbart att domstolen accepterar tolkningen av begreppet farbart innefattar alla vatten som i sig självt är farbart. Varför domstolen nekade prövningstillstånd är dock svårt att veta. Det skulle kunna bero på att domstolen inte har ansett det vara något stort problem vilken av fyndlagarna som tillämpas i dessa gränsfall, men denna förklaring tycks mig inte helt logisk. Tiberg har tidigare påpekat att i de fall fartyg påträffas i mindre vattendrag är det fullt tillräckligt om hittegodslagen är tillämplig. Detta motiverade han med att fartyg inte kunde driva tillnärmelsevis lika långt i dessa vatten som till havs, och att lokal annonsering som krävdes enligt hittegodslagen var fullt tillräcklig.¹³³ Sedan detta skrevs har dock kravet på annonsering vid andra fynd än sjöfynd tagits bort, och lagvalet bör därmed ha fått större betydelse än det haft förut.

Skall den aktuella hovrättsdomen anses representera gällande rätt tycks det dock som om begreppet farbart utsträcks till att omfatta alla rent faktiskt farbara vatten. Fartyg som återfinns på andra ställen, även om dessa i ljuset av domen drastiskt minskar, faller dock under lag om hittegoods. Eftersom denna lag inte lyfter fram adjektivet övergiven som ett rekvisit för att få ta befattning med fartyget är en konsekvens av lagvalet att den fastighetsägare som på något vis tar

¹²⁸ Lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, 1 §

¹²⁹ Tiberg, 2004, s 211

¹³⁰ Tiberg, 1973, s 121

¹³¹ RPSFS 2003:3, s 1

¹³² Tiberg, 2004, s 211

¹³³ Tiberg, 1973, s 120

befattning med fartyg på sin mark bör löpa betydligt mindre risk att riskera att dömas för egenmäktigt förfarande.¹³⁴

¹³⁴ Lag (1938:121) om hittegods, 1 §

7 Lagförslag och utredningar

7.1 Justitiekanslern 2004

I ett beslut daterat januari 2004 från Justitiekanslern uttalade sig denne på fråga från Ekerö kommun kring vem som bär ansvar för övergivna skeppsvrak. Anledningen till förfrågan var att ett vrak av en uttjänt pråm låg förankrat vid Drottningholms slott i Stockholm utan att någon ville ta ansvar för det. Kommunen åsikt var att pråmen utgjorde att sjöfynd enligt 1 § lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd, och att skeppet därför skulle tillfalla staten om ingen gjorde anspråk på det. Det borde därför, menade kommunen, följaktligen vara statens ansvar att bortforsla ett sådant vrak som utgjorde ett problem för omgivningen. Och även om bekymren i detta fall främst var av skönhetsmässiga, och möjligen sjösäkerhetsmässiga skäl, torde samma resonemang säkerligen kunna appliceras på vrak som utgör problem ur en miljöfarlig aspekt. Skälet till att vraket skulle vara statens ansvar motiverades med likheten med vissa bestämmelser i lag (1938:121) om hittegods. Enligt 4 § i denna lag skall fynd som varken upphittare eller rättmätig ägare gör anspråk på tillfalla staten.¹³⁵

Justitiekanslern ansåg dock inte att sjöfyndslagen kunde tillämpas på detta sätt, eftersom denna lag faktiskt inte reglerar vad som skall hända med ett vrak som varken ägaren eller bärgaren gör anspråk på fyndet. Dessutom utesluter hittegodslagen uttryckligen en tillämpning av lagens regler då fråga är om skeppsvrak och sjöfynd.¹³⁶ En analogitolkning är därför långsökt. Justitiekanslern påpekade vidare att enligt kungörelse (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m. äger behörig myndighet, som i detta fall är Sjöfartsverket, besluta om att vraket bortforslas.¹³⁷ Denna lag är dock uttryckligen enbart tillämplig om vraket utgör ett hinder antingen för fiske eller för annan sjöfart, det vill säga framför allt om fartyget har sjunkit i en trafikerad fartygsled. Antalet fall där denna lag ej är tillämplig torde dock vara mycket stor, och lagen tar vidare ingen som helst hänsyn till miljöfrågor.

7.2 Farliga vrak 1975

I utredningen Farliga vrak (SOU 1975:81) behandlades lagförslag som möjligen hade kunnat lösa problematiken kring vem som skall ansvara för övergivna fartyg, men som lämnades utan lagstiftningsåtgärd. Utredningen är visserligen över trettio år gammal vid det här laget, men eftersom inga ytterligare åtgärder har vidtagits i lagstiftningshänseende sedan dess i Sverige får utredningen trots allt fortfarande anses vara av intresse för förevarande utredning.

Problematiken såsom den framställs i SOU 1975:81 baseras på ett flertal frågor. För det första så är frågan om staten har ett ansvar att forsla undan vrak som på ett eller annat sätt utgör ett problem, och vidare ifall staten vid ett sådant utfört omhändertagande har rätt att kräva ersättning av det rättssubjekt som egentligen bär ansvaret. För att kunna svara på detta behöver man naturligtvis kunna svara på vem detta rättssubjekt i så fall är. En annan viktig fråga handlar

¹³⁵ JK Beslut 2004-01-12, Dnr 383-02-21, s 1

¹³⁶ Lag (1938:121) om hittegods, 11 §

¹³⁷ JK Beslut 2004-01-12, Dnr 383-02-21, s 3

om ifall staten överhuvudtaget har rätt att vidtaga någon som helst åtgärd gällande privatägda fartyg utan att ägaren gett sin tillåtelse, eller om staten då kränker den enskildes rätt. Man skulle för enkelhetens skull kunna dela upp problematiken i två delar: För det första om staten får ingripa, och för det andra om staten om så är fallet skall vara skyldig att ingripa.

Eftersom 1951 års kungörelse ej innehåller några generella föreskrifter som kan tvinga fartygets ägare, redare eller annan ansvarig att vidtaga åtgärder för att forsla bort eller bärga vrak så tycks det finnas en stor lucka i lagen. Den som äger ett fartyg eller en båt har inte bara ett ansvar för den. Han har naturligtvis även en rätt att skyddas från att någon annan, inte minst staten, vidtar åtgärder som involverar fartygsägarens egendom. På grund av detta är alltså staten inte nödvändigtvis fri att vidta åtgärder för att forsla bort skadliga och miljöfarliga fartyg även om man skulle ha tillgängliga resurser och viljan för att göra detta.

Även i de fall kungörelsen är tillämplig innehåller den inga bestämmelser om redarens eller ägarens betalningsansvar för undanröjningen. Enligt en äldre gällande kungörelse av motsvarande innehåll som den från 1951 fanns föreskrifter om att myndigheten som utfört undanröjningsåtgärder hade rätt att sälja vraket för att täcka sina kostnader. I praxis har även 1951 års kungörelse tolkats på detta sätt trots att denna kungörelse egentligen inte har några sådana bestämmelser.¹³⁸ Det finns visserligen inga bestämmelser som direkt talar emot en sådan tolkning, men man måste tolka kungörelsen extremt myndighetsvänligt för att komma fram till att det allmänna har rätt att tillgodogöra sig enskild egendom på detta vis utan direkt lagstöd. Man kan därför inte undgå att ställa sig frågan om en sådan tolkning verkligen kan göras idag, eftersom det tycks rimma illa med moderna rättssäkerhetskrav. Eftersom denna lösning ansågs eftersträvansvärd hade man dock genom införandet av strandningslagen tänkt kodifiera ett sådant system.

Således tycks det som om staten kan vara skyldig att ingripa enbart om 1951 års kungörelse är tillämplig. Huruvida staten på eget initiativ får ingripa och omhänderta eller forsla bort ett vrak tycks vara något mer öppet. Justitiekanslern vitsordade i sitt beslut från januari 2004 att det i viss mån var en öppen fråga huruvida en länsstyrelse kunde ha rätt att vidta åtgärder då ett sjunket, strandat eller övergivet fartyg medför olägenheter ur allmän synpunkt. Han tycks dock inte ha ansett att det fanns någon behörighet för staten att vidta sådana åtgärder utan att först ha inhämtat fartygsägarens samtycke.¹³⁹ Detta stämmer bra överens med vad vi konstaterat i fråga om fyndlagarna, på så vis att äganderätten till fartyg ej försvinner eller förminskas för att fartyg övergivits. Eftersom ett fartyg som har övergivits dock får bärgas av en upphittare kan man fråga sig om inte staten skulle kunna ha rätt att ta befattning med ett fartyg som utgör en fara för miljön eller människors hälsa, utan att fartygsägaren först måste underrättas om detta.

7.3 Bakgrund till Farliga vrakutredningen

I ovan nämnda statliga utredning anges två huvudsakliga situationer där farliga vrak ställer till problem, där osäkerhet råder över rättsläget, och där således det kan vara önskvärt med lagstadgad befogenhet för stat, myndighet eller annat allmänt organ att kunna vidta åtgärder. För det första rör det sig om de fall då fartyg strandat eller sjunkit på sådant sätt och sådan plats att den medför risk för människors liv eller hälsa, hinder för sjöfarten eller fiske, eller risk för

¹³⁸ SOU 1975:81, s 27

¹³⁹ JK Beslut 2004-01-12, Dnr 383-02-21, s 4

miljöskador inklusive risk för skador på djur och växtliv. För det andra handlar det om fall där båtar har förtöjts i strid med de föreskrifter som gäller på den aktuella platsen. Problemet gäller då om myndighet har rätt att beordra eller efter ansökan eller på annat sätt ta hand om eller forsla bort dessa fartyg. I de senare nämnda fallen behöver fartygen ännu inte ha blivit vrak, men eftersom det ofta rör sig om fartyg i förfall som har övergivits av ägaren kan situationen förmodligen i dessa fall utvecklas i en sådan riktning. Situationen är dock i dessa fall med största sannolikhet inte så pass akut att allvarliga eller omedelbara risker föreligger för miljöskador eller risk för människors eller djurs liv och hälsa. Därför kom också utredarna i SOU 1975:81 fram till att dessa två situationer skulle behandlas i separata lagar. Trots detta kan det påpekas att synpunkter gällande vad parterna i förevarande situationer skall vara skyldiga att göra, respektive är berättigade till att göra, inte torde ha några så milsvida skillnader att de inte tål en nära jämförelse. Det senare beskrivna problemet är som synes mer av ordningsföreskriftsöverträdelser än ett miljöproblem, men utredningens synpunkter på dessa fall kan ändå vara relevant för oss.¹⁴⁰

7.4 Lagförslagen

7.4.1 Strandningslag

Förslaget till denna lag gick ut på att krav ställs på fartygets redare att vidta skäligen åtgärd med fartyget för att undanröja en uppkommen olägenhet, skador på miljön eller liknande, alternativt att förebygga risk för sådan olägenhet eller skada. Lagförslaget talar visserligen tämligen uteslutande om ägare. Detta tycks dock ha sin förklaring i att utredarna har ansett att distinktionen kan vara svår att göra i praktiken, och man har därför valt att göra ägaren primärt ansvarig för fartyget enligt lagtexten. Man bygger till synes detta ställningstagande även på antagandet att ägare och redare ofta kan vara samma person. Det framgår dock av 1 § att redaren, om sådan finns och inte är identisk med ägaren, skall ta ägarens plats. Eftersom redaren oftast är den som bemannar, utrustar och sköter den egentliga driften av fartyget kan ansvaret för fartyget då det blivit vrak anses som rimligt.¹⁴¹

Författningskommentaren nämner visserligen inte vad som skulle hända i de fall redare finns, men inte kan betala. Det är därför oklart huruvida ägaren i dessa fall träder tillbaka in i redarens ställe. Kommentaren talar om att endast den som har haft rådighet över fartyget innan det blev vrak skall ha ansvaret även efter olyckan, övergivandet eller annan kritisk tidpunkt. Av detta skäl skall till exempel ägare av fartygets last, då denna person inte är identisk med redaren, inte vara skyldig att vidta några särskilda åtgärder.¹⁴² Det är förmodligen ej sannolikt att utredarna har velat stipulera en ansvarskonstruktion som skiljer sig från det redaransvar som traditionellt gäller inom sjörätten. Det är mer troligt att man nämner begreppet ägare i lagtexten eftersom man ansett att sjölagen är oklar kring vad som egentligen skiljer en ägare och en redare åt, och man har därför tänkt sig att bringa rättning i leden genom att använda vad man har ansett vara ett tydligare begrepp. Man kan dock fråga sig om det inte är en tämligen lönlös kamp eftersom sjölagens begrepp är så inarbetade, om än inte helt solklara. En annan anledning till begreppsanvändningen skulle kunna vara att man ansett att en ägare

¹⁴⁰ SOU 1975:81, s 17

¹⁴¹ SOU 1975:81, s 71

¹⁴² SOU 1975:81, s 72

alltid går att finna, eftersom fartygets ägare ofta skulle kunna gå att hitta via fartygsregistret. Detta argument kan tyckas ha viss relevans, men nedanstående skäl tycks tala emot det.

7.4.2 Registreringsfrågor

Fartygsregistret har enligt 1 kap 2 § sjölagen en skepps- och en båtdel. Ett skepp är ett fartyg som har en största längd av minst tolv meter, och en största bredd av minst fyra meter. Alla övriga fartyg räknas som båtar i registreringshänseende. Registreringsplikten för båtar, som är den kategori som bör innehålla flertalet fritidsfartyg, finns endast för sådana båtar som används i yrkesmässig trafik. Detta framgår av 4 § 1 st. lag (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Eftersom de flesta båtar således ej står att finna i fartygsregistret är det inte säkert att det är en helt tillfredsställande lösning att förlita sig för mycket på registrering. Trots att det således kan finnas vissa problem med att hitta en ägare via fartygsregistret kan det ändå sägas vara en rimlig förklaring att motivet bakom att göra ägaren till primärt ansvarig är att ägarens ansvar trots allt inte skall försvinna om redaren inte kan betala. Man hade annars mycket väl kunnat ansvarsbelägga enbart redaren, och helt utesluta ägaren från lagtexten.

Enligt förslaget till strandningslag skulle det ligga på Länsstyrelsens bord att förelägga redaren/ägaren att vidta skäliga åtgärder för att undanröja olägenheten eller faran, om denne inte på eget initiativ ombesörjer detta. Redaren skulle då tvingas att inom en av Länsstyrelsen uppsatt tidsram fullfölja sina förpliktelser. I de fall där redaren inte kan väntas fullgöra dessa skyldigheter så snart som problemet kräver kan Länsstyrelsen själva låta utföra åtgärderna. Än mer akuta fall föreslogs omedelbart kunna tas om hand av polis, brandkår eller tullmyndighet. Oavsett vem som har vidtagit åtgärderna så skall redaren ändå alltid kunna göras ansvarig. I de fall som det allmänna tvingats vidta åtgärder skall redaren därför kunna krävas på ersättning i efterhand.¹⁴³

7.4.3 Ersättning till staten för utförda åtgärder

Sådana åtgärder som av det allmänna utförs för att skydda miljön och människors hälsa är sådana åtgärder som enligt svensk rättstradition normalt sett inte skall kunna leda till att det allmänna kan kräva den enskilde på ersättning i efterhand. Lagstiftaren tycks dock ha ansett att skillnad bör göras mellan privatpersoners och yrkesmänniskors utnyttjande av dylik verksamhet. För den som yrkesmässigt utför vissa åtgärder eller bedriver viss verksamhet som utsätter honom för sådana risker som med stor sannolikhet kan komma att orsaka samhället kostnader för att säkerställa skydd för till exempel miljön eller människors hälsa, kan det ses som mer rimligt att han får stå en del av samhällets kostnader.¹⁴⁴ Eftersom möjligheten för det allmänna i detta fall syftar till att täcka utgifter för sådana åtgärder för vilka krav på funnits på det enskilda rättssubjekt att uppfylla, men denna underlåtit att göra detta, skiljer sig ett sådant ekonomiskt krav från en situation där ersättning generellt skulle krävas för till exempel polis- och brandkårsinsatser. För att inte de allmänna kraven skulle bli alltför långtgående innehåll dock lagförslaget en inskränkning med syfte att begränsa det allmännas krav till sådan ersättning som ej kunde anses som obillig med hänsyn till den utförda åtgärdens

¹⁴³ SOU 1975:81, s 18

¹⁴⁴ SOU 1975:81, s 61

natur eller omfattning samt omständigheterna i övrigt.¹⁴⁵

Det faktum att det allmänna har rättslig möjlighet att kräva fartygsägaren på ersättning innebär dock inte alltid att pengar verkligen finns att hämta. Ägaren av fartyget kan sedan länge vara avliden alternativt okänd eller upplöst, i de fall det är frågan om ett företag, och kan då inte nås för några krav. Lagförslaget innehöll dock en regel som innebar att även nya ägare skall kunna göras ansvariga. Strandar eller sjunker fartyg, och utgör vraket en fara enligt lagen, skall den som vid detta tillfälle var ägare till fartyget, samt alla eventuella senare ägare, bli solidariskt ansvariga.¹⁴⁶ Att söka betalning på detta sätt skulle dock bli aktuellt först då det allmänna inte kunde täcka alla aktuella fordringar genom att ta tillvara värdet på vad som bärgats, vilket det allmänna genom lagförslaget skulle ges rätt att göra. Dock kan det skäligen kunna antagas att många vrak som måste undanröjas saknar ett ekonomiskt värde. Det är mycket möjligt att vraket enbart är en belastning ekonomiskt sett, och det kan till och med mycket väl vara därför som redaren/ägaren har lämnat vraket där det ligger. Fanns det ekonomisk vinning att göra på att bärga vraket är det dessutom sannolikt att en eller flera privata bärgningsföretag hade intresserat sig för vraket. Vanligtvis är dock dessa företag framför allt intresserade av lasten.

Lasten har större sannolikhet att vara intakt och värdefull även efter lång tid på havets botten än själva fartyget i sig.¹⁴⁷ Finns det enbart ett värde av betydelse att tillägna sig genom att bärga lasten, och inte fartyget, är dock frågan om det är sannolikt att en myndighet skulle kunna tillgodogöra sig detta. Lasten ombord har nämligen vanligtvis en annan ägare än fartyget. Eftersom lastägaren enligt förslaget till strandningslag inte är tänkt att kunna göras ansvarig för att vidta åtgärder nämnda lag, kan det tyckas som om staten inte kan sälja lasten och behålla pengarna så länge fartyget och lasten inte har samma ägare. Utredarna uttrycker dock åsikten att den del av lasten som har bärgats skall kunna användas för att täcka statens fordringar. På denna punkt är man dock otydliga angående huruvida man anser att lastägaren skall behöva tåla ett sådant ingrepp endast när statens åtgärder gällande fartyget särskilt föranletts av lastens miljöfarliga karaktär, eller även i övriga fall. Båda dessa uppfattningar tycks nämligen föras fram i olika avsnitt av utredningen.¹⁴⁸ Åtminstone vid en första anblick kan det tyckas tämligen omotiverat att låta lastägaren svara ekonomiskt i de senare fallen. Han har då inte haft någon påverkan över de händelser som lett fram till att fartyget blivit vrak, och inte heller ens varit ägare till egendom som föranlett myndighetens åtgärder. Utredarna resonerar dock att det kan vara en acceptabel ekonomisk lösning att ändå låta bärgad last täcka statens fordringar eftersom lastägaren enligt fraktavtal med redaren högst sannolikt kan kräva denna förlust åter.¹⁴⁹ Således hamnar det ekonomiska ansvaret förr eller senare trots allt där det hör hemma.

Eftersom lasten i väldigt stor del av fallen är farlig och en potentiell eller reell miljörisk så är sannolikheten dock stor att åtgärder för att avvärja miljöskador är orsakade av lasten. I sådana fall tycks det mer motiverat att låta lastägaren bära ett ekonomiskt ansvar, speciellt som han inte måste ansvara med mer än vad det bärgade godset är värt.

¹⁴⁵ SOU 1975:81, s 63

¹⁴⁶ SOU 1975:81, s 64

¹⁴⁷ Tiberg, 2000

¹⁴⁸ SOU 1975:81, s 72 respektive s 64

¹⁴⁹ SOU 1975:81, s 64

Slutligen är det hursomhelst klart att lastägaren, oavsett om denne kan göras ekonomiskt ansvarig, i de fall där myndigheten har befogenhet att ingripa i redarens ställe, enligt strandningslag 1 § 3 st. måste tåla de ingrepp som statens åtgärder kan innebära för hans rätt till lasten.

7.4.4 Lag om flyttning av fartyg i vissa fall

Lagen var tänkt att ge polisen behörighet att flytta på fartyg eller båtar om dessa på grund av omständigheterna kunde anses övergivna eller annars enbart var varaktigt liggande på viss plats i strid med de på platsen gällande föreskrifterna för båtförtöjning eller liknande. Fartygets ägare skall dock inte utsättas för onödig olägenhet och skall därför först underrättas för att själv kunna utföra bortforslandet. Gör han inte detta inom skälig tid skall dock det allmänna kunna utföra en sådan åtgärd ändå, vilket liksom i fråga om strandningslagen skall kunna utföras på redarens bekostnad och ersättning skall i efterhand kunna utkrävas av denne.¹⁵⁰ Även om lagen anger ägaren som den primärt ansvarig skall liksom i strandningslagen, enligt 9 § st. 2 lag om flyttning av fartyg i vissa fall, redaren inta ägarens plats om redare finns. Resonemanget om ägar- respektive redaransvaret angående strandningslagen ovan gäller därför även ifråga om denna lag.

För lag om flyttning av fartyg skulle kunna vara tillämplig fanns inga krav på att fartyget skulle utgöra en fara för miljön människors hälsa, hinder för sjöfarten eller på annat sätt en olägenhet. Enbart det faktum att fartyget kunde anses övergivet samt att det placerats eller förtöjts i strid med för den aktuella platsen gällande föreskrifter var tillräckligt. I de fall fartyget utgjorde ett hinder för trafiken i allmän hamn kunde det dock flyttas utan att sådan varaktig förtöjning av fartyget förelegat att det kunde anses övergivet.¹⁵¹ Det senare tycks dock inte vara någon egentlig nyhet jämfört med vad som redan stadgats genom 1951 års kungörelse, som dock var tänkt att upphävas om förslaget i sin helhet hade gått igenom.¹⁵²

Åtgärden att flytta fartyget skulle beslutas om och utföras av polisen. Ersättning för polisen kostnader skulle tas ut i första hand av den som var ägare av fartyget då flyttningen begärdes, utan något sådant solidariskt ansvar med eventuella senare ägare som upptagits i förslag till strandningslag. Däremot skulle det finnas möjlighet att sekundärt kräva den som begärt flyttningen i den mån fartygsägaren ej kunde betala.¹⁵³

7.5 Draft convention on the removal of wrecks

Reglering kring hur olika aspekter av fartygsdrift skall se ut, såväl angående säkerhet, fartygskonstruktion och ansvar för utsläpp och liknande, är något som sedan lång tid tillbaka har ansetts bäst kunna lösas genom internationella konventioner. Inte minst inom *The International Maritime Organization* (IMO), har många sådana initiativ arbetats fram och resulterat i konventioner. Sverige, såsom medlem av IMO, har i hög grad anpassat sin sjörättsliga lagstiftning efter sådana konventioner. Ansvaret gällande till exempel oljeutsläpp från fartyg regleras genom oljeansvarighetskonventionen från 1969. Vem som skall ansvara

¹⁵⁰ SOU 1975:81, s 19

¹⁵¹ SOU 1975:81, s 84

¹⁵² SOU 1975:81, s 15

¹⁵³ SOU 1975:81, s 87-88

för fartygsvrak, och hur ett sådant ansvar skall konstrueras, har många gånger diskuterats under årens lopp.¹⁵⁴ Det svenska lagstiftningsarbetet tycks åtminstone i viss mån ha satts på sparlåga i väntan på en sådan konvention som dock har dröjt, till den grad att mer än tre decennier har gått sedan frågan först togs upp inom IMO.¹⁵⁵ Någon egentlig reglering som gäller vrak och som kunde ha varit av intresse för den här utredningen tycks inte finnas att tillgå i befintliga internationella överenskommelser. Det är dock möjligt att så kan komma att ske vid IMO:s internationella diplomatiska konferens i maj 2007, till vilken alla medlemsländers regeringar har blivit inbjudna att vara representerade. Huruvida Sverige kommer att skriva under och ratificera den konvention som då kommer att diskuteras går i nuläget inte att säga säkert, eftersom något beslut om att anta konventionen ännu ej tagits ens inom organisationen.

Eftersom Sverige är delaktiga i IMO i allmänhet och även specifikt i dessa förhandlingar, i kombination med att Sverige brukar fästa stor vikt vid IMO:s konventioner, och i beaktande av att lagstiftningsarbete flera gånger skjutits på framtiden i Sverige med hänvisning till en konvention av just detta slag, så torde *Draft convention on the removal of wrecks* (WRC) säkerligen kunna få stor betydelse för svensk lagstiftning.

Definitionen av ett vrak enligt den föreslagna konventionstexten är ett fartyg som är sjunket eller strandat, alternativt som skäligen kan antas snart sjunka eller stranda, men även en del eller ett föremål som härrör från sådant fartyg.¹⁵⁶ Enligt konventionsförslaget skall fartygets redare vara skyldig att utan dröjsmål meddela den stat där vrak är lokaliserat om att en olycka har inträffat. En sådan rapport skall innehålla information om vrakets position och storlek samt information om fartygets last med mera som kan hjälpa staten att utreda vilken skada vraket kan komma att orsaka.¹⁵⁷ Även om ingen myndighet i den aktuella staten har tagit emot en sådan anmälan bör dock staten vara skyldig att själv initiera en utredning. I konventionen meddelas nämligen bland annat att den drabbade staten har en skyldighet att försäkra sig om ett vraks position om det finns anledning att tro att vraket utgör en risk eller fara. Det finns även en skyldighet att i möjligaste mån varna sjöfarare och andra berörda stater.¹⁵⁸ Vrak som utgör en risk eller fara för skada för den marina miljön och kustområden, eller som riskerar utgöra ett hinder för sjöfarten, innebär en sådan risk eller fara som konventionen avser att motverka.¹⁵⁹

När det har konstaterats att ett vrak utgör en risk eller fara skall den berörda staten meddela den registrerade ägaren om detta, som därmed är skyldig att omedelbart forsla bort vraket. Denna bestämmelse är en av de tydligare i konventionen, som inte tycks lämna mycket utrymme för tolkning.¹⁶⁰ Ur svensk synvinkel kan det kanske framstå som något ovanligt att redarens ansvar ej diskuteras i dessa sammanhang, utan enbart ägarens. Vid en jämförelse med vad jag skrivit om förslag till strandningslag kan man visserligen tänka sig att lagstiftningen skulle förenklas genom att ålägga ägaren ansvaret. På så vis skulle man slippa en komplicerad diskussion kring vilket av begreppen redare eller ägare

¹⁵⁴ Se bl.a. SOU 1975:81, s 23, Utskottsöverbägande: 2004/05 FöU6 s 7

¹⁵⁵ Griggs, s 1

¹⁵⁶ WRC, art 1 p 4

¹⁵⁷ WRC, art 5

¹⁵⁸ WRC, art 7

¹⁵⁹ WRC, art 1 p 5

¹⁶⁰ Griggs, s 5

som är rätt att använda, såsom den diskussion som fördes kring strandningslagen.

Om ägaren inte uppfyller denna skyldighet inom en rimlig deadline som satts upp av den drabbade staten får staten själv forsla bort vraket för att oskadliggöra hotet mot miljön eller andra fartyg. Skulle omedelbar handling vara nödvändig för att avvärja till exempel ett miljöhot efter en olycka får staten dock agera utan att en sådan deadline har satts upp och överskridits, endast avhängigt att staten lämnar meddelande om detta till vrakets ägare samt den stat under vars flagg fartyget är eller har varit registrerat.¹⁶¹

Har det allmänna vidtagit åtgärder för att lokalisera, markera eller flytta vrak är ägaren alltid skyldig att ersätta det allmänna för sådana kostnader. Några undantag av *force majeure*karaktär finns. Fartygsägaren är ej skyldig att stå för kostnaderna om haveriet beror på krigshandling, alternativt ett naturfenomen av extraordinär och oundviklig karaktär. Inte heller är ägaren skyldig att stå för kostnaderna om fartyget blivit ett vrak genom uppsåtligt skadevållande från tredje part eller om skadorna på fartyget i sin helhet orsakats av oaktsamhet eller annat fel från statlig myndighet eller annat allmänt organ. Som synes är det tämligen extrema situationer som undantas, och det är troligen rimligt att antaga att de flesta vanligen förekommande situationer skulle komma att ingå i ägarens ansvar. Konventionen förutsätter däremot att fartygsägaren under alla omständigheter skall kunna tillämpa sin rätt att begränsa sin skadeståndsskyldighet enligt globalbegränsningsreglerna.¹⁶²

För de fall ägaren inte kan betala det han är skyldig att ersätta den drabbade staten är konventionens lösning att detta skall ersättas genom en typ av vrakansvarsförsäkring. Varje ägare av ett fartyg över en viss tonnagegräns, som ännu inte fastställts, skall vara skyldig att teckna en obligatorisk försäkring alternativt i förväg ställa upp annan finansiell säkerhet för att täcka sitt ansvar enligt denna konvention.¹⁶³ Däremot innehåller konventionen inga bestämmelser som ger staten rätt att sälja eller kräva säkerhet i vraket eller dess last för att på så vis säkra ersättning för sina utgifter. Det tycks antas att försäkringslösningen skall vara tillräcklig för att säkerställa betalning.

¹⁶¹ WRC, art 9

¹⁶² WRC, art 10

¹⁶³ WRC, art 12 p 1

8 Fordonslagstiftning

8.1 Bilvrak

Till skillnad från fartygsvrak finns i fråga om bilar lagregler som reglerar både vilka skyldigheterna för en ägare till en bil är när fordonet har tjänat ut, som regler kring vilket ansvar det allmänna har att vidta åtgärder när fordonsägaren inte har levt upp till sina skyldigheter och till exempel dumpat ett fordonsvrak i skogen eller på annan otillåten plats. Denna genomgång av fordonslagstiftningen syftar till att ge en bild av hur flyttning, omhändertagande och skrotning fungerar ifråga om ett annat transportmedelsslag än fartyg. Detta beror på, som tidigare sagts, att denna reglering är minst sagt knapphändig på fartygsområdet. För att undvika förvirring skall det också påpekas att begreppet vrak används i lagstiftningen även i fråga om skrotbilar, och syftar alltså i detta sammanhang inte på fartyg utan på landbaserade fordon.

I bilskrotningslag (1975:343) och bilskrotningsförordning (1975:348) stadgas regler kring hantering av uttjänta bilar. Endast den som är auktoriserad bilskrotare har rätt att på detta sätt omhänderta fordon.¹⁶⁴ Vidare får den som är auktoriserad bilskrotare inte vägra att ta emot en bil för skrotning som lämnas in av den som betalar nödvändiga avgifter för hanteringen, i den mån bilskrotaren har rätt att kräva ut sådana.¹⁶⁵ På detta vis läggs ett tämligen tydligt ansvar för skrotningsförfarandet på bilskrotaren. Eftersom bilskrotaren också måste visa att han har nödvändiga tillstånd enligt plan- och bygglagen (1987:10) eller miljöbalken för att bedriva verksamheten innan en auktorisation överhuvudtaget kan komma ifråga, torde statens strävan att åstadkomma en mer miljömässig hantering av uttjänta fordon bli betydligt enklare än vad som hade varit fallet om man varit tvungen att rikta in sig på åtgärder mot varje enskild bilägare.¹⁶⁶

Efter att fordonsägaren låtit skrota sin bil skall mottagaren som utfört skrotningen utge ett skrotningsintyg. På basis av detta kan sedan fordonsägaren utfå en skrotningspremie, som därmed är tänkt att fungera som ett ekonomiskt incitament för ägaren att låta omhänderta sin uttjänta bil på ett sätt som är miljömässigt acceptabelt ur samhällssynpunkt.¹⁶⁷ Då en bil för första gången registreras i Sverige är den förste ägaren skyldig att erlagga en skrotningsavgift till en bilskrotningsfond, från vilken dessa premier skall tas, men som då går till den siste ägaren istället.¹⁶⁸ Hittills har dock skrotning av bilar alltid kostat pengar för inlämnaren. Relativt ofta, och då särskilt i fråga om äldre bilar, har denna kostnad varit så hög att den överstigit skrotningspremien, och bilägaren har därmed i slutändan fått betala för att skrota sin bil trots allt.¹⁶⁹

8.1.1 Nya regler 2007

Bilskrotningslagstiftningen kommer att ändras från och med den 1 juni 2007, då bilskrotningslagen kommer att upphävas. Samtidigt kommer en ny lag, lag (2007:162) om bilskrotningsfonden att börja gälla. Förändringarna innebär bland

¹⁶⁴ Bilskrotningslag (1975:343), 2 §

¹⁶⁵ Bilskrotningsförordning (1975:348), 6 §

¹⁶⁶ Bilskrotningsförordning (1975:348), 3 §

¹⁶⁷ Prop. 2000/01:47, s 8

¹⁶⁸ Prop. 2000/01:47, s 15

¹⁶⁹ Prop. 2000/01:47, s 16

annat att kostnaden för bilägaren att skrota sitt fordon helt kommer att tas bort. Detta kommer att möjliggöras genom att bilproducentansvaret, om vilket mer kommer att sägas senare, helt kommer att överta denna kostnad. Producentansvaret skall således omfatta alla bilar oavsett när de tillverkats och av vem.¹⁷⁰ Eftersom det således kommer att bli gratis för alla bilägare lämna in sin bil för skrotning försvinner behovet av ett skrotningsbidrag. Detta kommer ändå att finnas kvar, men då endast betalas ut till ägare av bilar av årsmodell 1988 eller tidigare. Eftersom inga nya medel kommer att tillföras bilskrotningsfonden kommer detta således bara att bli en övergångslösning, och fonden kommer att avvecklas då pengarna tagit slut.¹⁷¹ Begreppet årsmodell skall här definieras på samma sätt som fordonsår i vägtrafikskattelagen (2006:227).¹⁷² Enligt denna definition innebär årsmodell i första hand det år som registrerats som bilens årsmodell i vägtrafikregistret. I andra hand innebär definitionen bilens tillverkningsår. I tredje hand, om ingen av ovanstående uppgifter skulle finnas att tillgå, räknas det år då bilen först tagits i bruk.¹⁷³

Årsmodellgränsen för bilskrotningsfonden har satts med hänsyn till att katalysator blev standard på bilar i Sverige 1989, och att det således ur miljösynpunkt får anses mer angeläget att bilar tillverkade före detta år tas ur drift. Genom att övergångslösningen fram till att skrotningsfonden avvecklas innebär att enbart de som är först till kvarn får del av pengarna har regeringen tänkt skapa ett incitament för bilägare att inte vänta alltför länge med att skrota sina uttjänta bilar. Pengarna kan då nämligen redan vara slut.

8.2 Flyttning av fordon

Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall innebär att det allmänna under vissa förutsättningar har rätt att flytta på alla sådana fordon som täcks av lagens fordonsdefinition, vilket inkluderar de flesta landbaserade fordon utom tåg.¹⁷⁴ Utgör bilen hinder för att upprätthålla ordning och säkerhet i trafiken, eller föreligger fara för skada på miljön om inte bilen flyttas får myndighet se till att bilen forslas bort till en uppställningsplats. Samma sak gäller även om ovanstående skade- eller riskrekvisit ej är uppfyllt förutsatt att det stått parkerat i minst sju dygn på område avsett för bilparkering, men i strid med där gällande bestämmelser. Ytterligare en möjlighet finns om bilen stått parkerad på fastighet, av vilken typ som helst, i minst sju dygn efter att fastighetsägare meddelat bilägaren om att fastighetsägaren ej önskar ha bilen stående på sin mark. Kan bilägaren ej återfinnas finns dock alltid en utväg för fastighetsägaren att få bilen bortforslad utan bilägaren tillåtelse, men fastighetsägaren måste då vänta i minst en månad från det att underrättelseförsöken påbörjats.¹⁷⁵ Om fordonet kan anses vara ett vrak finns ingen skyldighet för myndigheten att förvara bilen och försöka underrätta bilägaren, vilket annars är fallet, utan vraket skall omedelbart skrotas.¹⁷⁶

Det skall poängteras att lag om flyttning av fordon i vissa fall endast ger en möjlighet för det allmänna att forsla bort bilar. Lagen innehåller med andra ord

¹⁷⁰ Prop. 2006/07:40, s 15

¹⁷¹ Prop. 2006/07:40, s 16

¹⁷² Prop. 2006/07:40, s 35

¹⁷³ Vägtrafikskattelag (2006:227), 1 kap 5 §

¹⁷⁴ Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 1 §

¹⁷⁵ Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 2 §

¹⁷⁶ Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 3 §

inga tvingande bestämmelser för stat, myndighet eller kommun att vidta sådana åtgärder. För att hitta regler där ett sådant ansvar åläggs det allmänna får vi snegla på annan lagstiftning, till exempel gaturenhållningsansvaret, om vilket mer skall sägas i avsnitt 10 av utredningen. Lag om flyttning av fordon i vissa fall är dock viktig eftersom den är exempel på lagstiftning som ger det allmänna möjlighet att utföra åtgärder med privat egendom utan att först ha fått bilägarens godkännande, eftersom viktigare intressen såsom miljöhänsyn står på spel. Ett absolut krav på ett godkännande från ägaren skulle kunna innebära en orimlig arbetsbörda för myndigheten och i förhållande till den miljöfara som övergivna bilvrak kan utgöra skulle bortforslandet kunna ta alltför lång tid.

Då myndighet med stöd av lagen har forslat bort ett fordon har man rätt att kräva bilägaren på ersättning för detta. Eftersom äganderätten för fordonet övergår till det allmänna om ägaren inte inom viss tidsfrist ställer krav på sitt fordon skall det värde som det allmänna kan tillgodogöra sig från fordonet först räknas av från kostnaderna innan fordran skickas till ägaren. Är situationen sådan att en markägare har efterfrågat flyttningen skall denne kunna krävas på belopp som inte kan täckas av bilens värde eller ur bilägarens ficka.¹⁷⁷ Denna lösning motiverades av departementschefen med att, även om det visserligen ligger i det allmännas intresse att flytta på olovligt parkerade bilar eller bilvrak så ligger det också definitivt i markägarens intresse. Det är därför fullt rimligt menar departementschefen att markägare som begär flyttning av fordon kan komma att få stå för en del av kostnaden.¹⁷⁸

8.2.1 Ersättning till det allmänna nu och i framtiden

I de fall bilen är ett vrak tillfaller detta omedelbart kommunen efter flyttning.¹⁷⁹ Detta innebär med andra ord att det är kommunen som har rätt att tillgodogöra sig skrotningspremien för bilen. Enligt propositionen till förändringarna i bilskrotningslagstiftningen skall kommunerna även fortsättningsvis ha möjlighet att få ut skrotningspremie i fall då bilar tillfallit dem i enlighet med lag om flyttning av fordon i vissa fall. Detta skall gälla så länge det finns pengar kvar i bilskrotningsfonden, även om rätt till premieersättning annars inte hade förelegat. Detta motiveras med att kommunerna ofta har stora svårigheter med att kräva in de fordringar som uppstår på fordonsägare på grund av flyttningsåtgärder.¹⁸⁰

Kommunen utför sådana åtgärder som den bilägare som dumpat bilvraket egentligen skulle ha utfört själv. Detta är kommunen skyldig att göra eftersom man automatiskt blir ägare till ett fordonsvrak som flyttats. Det kan därför förmodligen vara rimligt att kommunernas hantering självfinansieras så långt det är möjligt genom att pengar tass från bilskrotningsfonden.

8.3 Olovlig flyttning

En av svårigheterna vid tillämpningen av lag om flyttning av fordon i vissa fall kan sannolikt vara huruvida fordonet i lagens mening är ett vrak eller ej. Ett fordon utgör ett vrak endast om det kan anses vara övergivet av ägaren och vara i princip värdelöst.¹⁸¹ Myndigheten som beslutat om flyttning av fordon är skyldig

¹⁷⁷ Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 6-7 §§

¹⁷⁸ NJA II 1984, s 272

¹⁷⁹ Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 6 §

¹⁸⁰ Prop. 2006/07:40, s 19

¹⁸¹ Karnovs kommentar till lag om flyttning av fordon i vissa fall, 1 §

att underrätta bilägaren så snart detta kan ske.¹⁸² Eftersom ett vrak omedelbart tillfaller kommunen eller staten, beroende på vem som har beslutat om bortforslandet, behöver bilägaren vars äganderätt således upphävts ej underrättas. Lagen tar enligt ordalydelsen nämligen bara hänsyn till den som är ägare när själva flyttningen genomförs, vilket alltså är myndigheten själv i fråga om bilvrak.

Justitieombudsmannen har i ett beslut från april 2004 behandlat ett klagomål från en privatperson som ansett att hans bil blivit felaktigt skrotad. Liksom har konstaterats i utredningen går beslut enligt lag om flyttning av fordon i vissa fall, vilket framgår av dess 10 §, ej att överklaga. Den som anser att han lidit en ekonomisk förlust genom att myndighet fattat ett felaktigt beslut enligt lagen är därför hänvisad till att begära skadestånd.¹⁸³ Justitieombudsmannen tar visserligen inte ställning i sakfrågan, det vill säga huruvida det var rätt bedömning av myndigheten att behandla bilen som ett vrak. Justitieombudsmannen gör däremot ett annat intressant påpekande. Även om myndigheten visserligen inte har gjort något fel när man inte underrättat den tidigare ägaren om skrotningen så är ombudsmannen definitivt av den åsikten att det skulle vara lämpligt att göra så. Han anser det vara en lucka i lagen som kanske borde täppas till, eftersom ägaren till bilvraket visst kan ha ett intresse av att veta vad som hänt med hans egendom även om myndigheten inte inser detta.¹⁸⁴

Visserligen är myndigheten enligt 4 § förvaltningslagen (1986:223) skyldig att lämna information angående frågor från en enskild person i ett ärende som detta. För att denna bestämmelse skall aktualiseras måste dock personen själv ta kontakt med myndigheten. Eftersom myndigheten ej på eget initiativ är skyldig att informera bilägaren reglerna därmed få till följd att den bilägare som anser sig ha blivit felbehandlad sannolikt ofta kan vara för sent ute för att hindra en skrotning när han väl får vetskap om det allmännas omhändertagande av hans egendom.

Dessutom skulle kunna tilläggas att myndighetsutövningen gällande hanteringen av fordon på detta sätt skulle utsättas för större granskning om sådan underrättelse sker, och bilägare som känner sig orättvis behandlade kan snabbare agera för att ställa myndigheten till ansvar. Att ge allmänheten möjlighet till en sådan kontroll och insyn skulle förmodligen vara väldigt positivt eftersom det skulle kunna leda till att lagen tillämpades mer effektivt, men även mer rättvist än idag.

Justitiekanslern har i ett liknande fall från november 2004 kommit fram till att myndigheten helt uppenbart har gjort en felbedömning av fordonets status som bilvrak. Utredningen var heller inte tillräcklig för att bilen skulle kunna anses som övergiven. Eftersom detta utgör fel och försummelse vid myndighetsutövning, och bilägaren vållats ren förmögenhetsskada, skall staten utge skadestånd enligt 3 kap 2 § skadeståndslagen.¹⁸⁵ Justitiekanslern adresserar också giltigheten av bestämmelsen i 7 § lag om flyttning av fordon i vissa fall som anger att bilägare ej är skyldig att ersätta myndigheten för kostnader för vidtagna åtgärder om han gör sannolikt att bilen fränhänts honom genom brott. Eftersom utredning har saknats gällande detta förhållande i det aktuella fallet får det allmänna bära konsekvenserna av detta och staten har således inte rätt att få ut någon ersättning för sina åtgärder.¹⁸⁶

¹⁸² Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, 5 §

¹⁸³ JO beslut 2004-04-05, Dnr 697-2002, s 1

¹⁸⁴ JO beslut 2004-04-05, Dnr 697-2002, s 2

¹⁸⁵ JK beslut 2004-11-04, Dnr 3351-04-40, s 2

¹⁸⁶ JK beslut 2004-11-04, Dnr 3351-04-40, s 3

8.4 Skrotningsbidrag till fartygsägare

Förordning (1993:382) om statligt stöd till yrkesfisket gav tidigare ett stöd till ägare av uttjänta fiskefartyg i form av ett skrotningsbidrag.¹⁸⁷ Förordningen upphävdes 1995 och har idag ingen tydlig motsvarighet i den förordningen som kom istället; förordningen (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen. Dock finns idag möjligheter till mer allmänt inriktade strukturåtgärder, som sannolikt kan innebära även skrotningsbidrag, så länge som dessa åtgärder inte överskrider vad som tillåts enligt tillämpliga EG-regler på området.¹⁸⁸

Det bör dock påpekas att stöd av detta slag är utformat för att främja den svenska fiskerinäringen. Det vill säga det är framför allt inriktat på att fiskaren skall ha råd att investera i sin verksamhet genom att till exempel köpa ett nytt och bättre fartyg. Förordningen om statligt stöd till yrkesfisket tog inte liksom bilskrotningslagen sikte på de miljömässiga fördelarna med att förhindra att fordon skrotades på olämpligt sätt. Det fanns inte tidigare några regler om stöd till andra typer av fartyg än fiskefartyg, och det gör det inte i nuläget heller. Att syftet med förordningen således har varit bransch- snarare än miljöorienterat torde stå klart i och med att den upphävdes i anslutning till Sveriges inträde i EU.¹⁸⁹ Ett strukturstöd till den svenska fiskerinäringen torde då riskera att bli alltför diskriminerande mot övriga EU-länder för att kunna fortsätta om den inte samordnas med de gemensamma reglerna för strukturbidrag och liknande ersättningar.

¹⁸⁷ Förordning (1993:382) om statligt stöd till yrkesfisket, 11 §

¹⁸⁸ Förordning (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen, Kap 4

¹⁸⁹ Förordning (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen, Övergångsbestämmelser

9 Ansvar för avfall

9.1 Avfallshantering

Principen om att förorenaren betalar genomsyrar den svenska miljörätten, och på avfallshanteringsens område innebär det att kostnaderna för omhändertagande av avfall från en verksamhet skall bäras av den som tillverkat produkten från vilken avfallet kommer, alternativt innehavare eller tidigare innehavare av avfallet.¹⁹⁰ Avgörande för om ett objekt eller en substans skall betraktas som avfall är om innehavaren eller den som på annat sätt är ansvarig, är skyldig att göra sig av med objektet eller substansen, alternativt ändå gör sig av med det eller har för avsikt att göra detta.¹⁹¹ Denna definition är direkt hämtad från EG:s avfallsdirektiv. Eftersom EG-rättens inflytande över avfallshanteringen är stark ansåg inte Miljöbalksutredningen att det fanns några hållbara skäl för att Sverige skulle inför en egen oberoende definition.¹⁹² Visserligen nämner också 15 kap 1 § miljöbalken att föremålet, ämnet eller substansen skall ingå i en avfallskategori för att anses som avfall. Men eftersom avfallskategorierna, som listas i avfallsförordningen (2001:1063), har en ”slaskkategori” som samlar upp alla typer av avfall som inte specifikt nämns i de övriga kategorierna så är det i realiteten inte detta som avgör om produkten eller substansen skall utgöra avfall.¹⁹³ Producentansvaret är viktigt i den svenska regleringen av ansvar för avfallshantering. Det innebär att ansvar åvilar producenten av den vara som orsakat avfallet, men även i princip vilket som helst annat subjekt i tillverknings-, distributions- eller försäljningskedjan. Producentansvaret kan till exempel innebära reglering av ansvar för insamling, transport och återvinning av produkter.¹⁹⁴ Ansvaret är dock inte generellt för allt avfall utan gäller endast för vissa särskilt utpekade kategorier av produkter.

Utöver producentansvaret är det kommunala ansvaret betydande, men även enskildas ansvar för avfall spelar en roll. Kommunen ansvarar i första hand för omhändertagande av hushållsavfall, med undantag för sådant hushållsavfall som omfattas av producentansvaret, under förutsättning att detta sorteras ut av hushållen på angivet vis.¹⁹⁵ Kommunerna ges dock möjlighet till en övergripande miljöansvar genom att kommunerna ges rätt att meddela föreskrifter även gällande andra typer av avfall än hushållsavfall, framför allt gäller detta idag farligt avfall.¹⁹⁶

9.2 Bilproducentansvar

Av intresse för denna utredning är att ett viktigt område för producentansvaret i Sverige är producentansvaret för bilar, vilket inkluderar personbilar, bussar och lastbilar. Detta regleras i förordning (1997:788) om producentansvar för bilar som varit i kraft sedan januari 1998. Förordningen innebär att en producent är skyldig att omhänderta uttjänta bilar som denna tillverkat eller infört i Sverige för att skrota dem. Producenten är skyldig att omhänderta bilen gratis i de fall den är

¹⁹⁰ Michanek/Zetterberg, s 313-314

¹⁹¹ Michanek/Zetterberg, s 319

¹⁹² SOU 1996:103, Del 1, s 424

¹⁹³ Avfallsförordning (2001:1063), Bilaga 1, Kategori 16

¹⁹⁴ Michanek/Zetterberg, s 321-322

¹⁹⁵ Michanek/Zetterberg, s 323

¹⁹⁶ Miljöbalkskommentaren, 15 kap 10 §

registrerad efter lagens ikraftträdande, men för att ge producenten ekonomiska incitament att följa lagen får han neka bilägaren att ta emot bilen gratis om den saknar värdefulla delar som motor eller växellåda.¹⁹⁷ I förarbetena till lagen talas bland annat om att syftet med lagstiftningen är att utforma ett helhetsansvar för bilens hela livscykel. Med detta i åtanke skall man inte endast se till bilens utsläpp då den används, utan lika mycket till hur den tillverkas till vad som händer efter att den tjänat ut.¹⁹⁸ Man antyder även starkt att bilskrotningssystemet har varit avgörande för att få till stånd en förbättring av läget innan denna lagstiftnings ursprungliga införande 1975, då ett stort antal uttjänta bilar helt sonika lämnades av sina ägare i naturen eller på andra olämpliga ställen. Detta problem anser man också i huvudsak har uppnåtts, även om problem återstår i fråga om att få hanteringen av skrotbilarna att bli mindre miljöovänlig.¹⁹⁹ Dock är huvudsyftet med producentansvar för bilar, såsom det uttrycks i senare lagförarbeten angående förändring av bilskrotningslagstiftningen, att skapa en drivkraft hos fordonsproducenterna att kretsloppsanpassa sina produkter i högre grad.²⁰⁰

Man kan med fog fråga sig vad som är den avgörande skillnaden mellan landbaserade fordon och fartyg som gör att ingen liknande lagstiftning finns för de senare. För fartyg kvarstår definitivt de stora problem som man tycks ha fått bukt med när det gäller bilar, nämligen att de lämnas vind för våg i naturen där de riskerar att störa omgivningen estetiskt, men också att rosta sönder och därmed läcka ut miljöfarliga ämnen. Visserligen är det så att fartyg på grund av de stora kostnader det innebär att bygga ett sådant sannolikt i betydande utsträckning specialtillverkas, och ett särskilt skeppsbyggarkontrakt fungerar ofta som köpeavtal.²⁰¹ Men detta i sig torde inte förhindra att motsvarande krav på materialåtervinning skulle kunna ställas på fartygstillverkare som idag ställs på bilproducenterna.

9.2.1 Utökat och förtydligat bilproducentansvar

Då bilproducentansvaret utökas efter 1 juni 2007 kommer bilproducenterna vara tvungna att ta emot alla bilar utan kostnad för bilägaren. I propositionen anförs bland annat att skrotningsavgifterna på sistone blivit så höga att skrotningspremierna inte har haft avsedd effekt. Fler och fler fordonsvrak har lämnats i naturen där de riskerar att orsaka stor skada på miljön. Ett antal remissinstanser har dock uttryckt farhågor att än fler bilar kommer att dumpas om skrotningspremien, såsom följer av de nya reglerna, avskaffas.²⁰²

I Statskontorets rapport *Bilskrotningens framtida finansiering* har en genomgång gjorts av forskning kring skrotningspremien som styrmedel för att uppmåna till skrotning. Det visar sig att det möjligen kan finnas ett positivt samband, men att det inte går att dra slutsatsen att detta verkligen är effektivt.²⁰³ Vidare tyder dessa studier på att skrotningsbidragen i vissa fall snarast har uppmuntrat till mindre miljömedveten skrotningsverksamhet. Eftersom en bilskrotare som tar miljöhänsyn i mindre utsträckning ofta kan ta ut lägre skrotningsavgift har han också möjlighet att locka till sig fler kunder, som hoppas

¹⁹⁷ Förordning (1997:788) om producentansvar för bilar, 2 §

¹⁹⁸ Prop. 1995/96:174, s 8

¹⁹⁹ Prop. 1995/96:174, s 24

²⁰⁰ Prop. 2000/01:47, s 16

²⁰¹ Falkanger/Bull/Brautaset, Kap 4

²⁰² Prop. 2006/07:40, s 18

²⁰³ Statskontoret 2004:26, s 39

kunna behålla en större del av skrotningspremien för sig själva. Detta skapar naturligtvis en ojuste konkurrens mellan dessa bilskrotare och de som eftersträvar miljöhänsyn.²⁰⁴

Även om producentansvaret utsträcks till att omfatta alla bilar kan ändå vissa kostnader vara förknippade med att skrota sin bil. Därför är det viktigt att det inte är alltför långt för bilägaren till närmsta anläggning där han kan lämna in sitt fordon. Risken är sannolikt stor att många då ändå dumpar sin bil, och då är inte mycket uppnått med lagändringen. Regeringen har dock beställt en utredning kring hur ersättning för faktiska kostnader angående transport av uttjänt bil till skrotningsanläggning skulle kunna ske. Enligt ett förslag skulle sådan ersättning kunna finansieras genom trafikförsäkringen.²⁰⁵ Bilägarna skulle därmed fortfarande betala för dessa utgifter. Men om en försäkring, som bilägaren redan betalt i förväg, täcker avgifterna kring skrotningen är det mycket möjligt att kostnaden inte upplevs som lika tung. Sannolikheten att bilvraken dumpas i naturen blir då betydligt mindre.

I syfte att förtydliga bilproducentansvaret kommer förordning (1997:788) om producentansvar för bilar att upphävas i juni 2007. Ansvar för skrotbilarna kommer därmed i sin helhet att kunna samlas i miljöbalken. Eftersom ansvar för skrotbilar är en avfallsfråga menar regeringen att det är en mer logisk lösning än vad som tidigare gällt att bilproducentansvaret regleras i närmare samband med de allmänna regler som gäller för avfallsansvar.²⁰⁶ En viktig konsekvens av detta är att miljöbalkens tillsynsregler i 26 kap kommer att bli direkt tillämpliga på bilskrotningsverksamhet.²⁰⁷

²⁰⁴ Statskontoret 2004:26, s 40

²⁰⁵ Prop. 2006/07:40, s 21

²⁰⁶ Prop. 2006/07:40, s 22

²⁰⁷ Prop. 2006/07:40, s 26

10 Nedskräpad mark

10.1 Nedskräpningsförbud

Enligt den numera upphävda naturvårdslagen (1964:822) rådde ett nedskräpningsförbud enligt 23 §. Denna regel gällde såväl på land som i sjöar och vattendrag.²⁰⁸ Förbudet har överförts till miljöbalken och återfinns där i 15 kap 30 §, där följande stadgas: ”Ingen får skräpa ned utomhus på en plats som allmänheten har tillträde till.” Som skräp kan räknas i princip det mesta, lagmotiven nämner bland annat plåt, glas, plast och papper. Som exemplifiering på ett i verkligheten antagligen inte alltför ovanligt fall nämns bilvrak som sådant skräp som inte får lämnas på en sådan plats som allmänheten har tillträde till.²⁰⁹ Även ett övergivet, strandat eller sjunket fartygsvrak bör således kunna räknas in som sådan nedskräpning. Även Justitiekanslern som, vilket vi skall se nedan, ansett att nedskräpningslagstiftningen förmodligen ej har någon praktisk tillämpning på fartygsvrak, har synbarligen lämnat samtycke till att övergivande av fartygsvrak skulle kunna räknas som nedskräpning.²¹⁰

Med hänsyn till den tämligen vidsträcktta allemansrätt som vi åtnjuter i Sverige i åtanke står det klart att allmänheten har sådan tillgång till en väldigt stor del av markarealen i Sverige. Nedskräpningsförbudet är således riktat mot såväl besökare som markägare. Inte ens den senare kan göra vad han behagar med sin egen mark i detta avseende.²¹¹ Några egentliga krav på att nedskräpningen skall orsaka skada på miljön eller risk för människors liv och hälsa finns dock inte, utan nedskräpningsförbudet är av mer objektiv karaktär.²¹² Nedskräpning är inte bara straffbelagt enligt 29 kap 7 § miljöbalken, utan förbudet innebär också att en tillsynsmyndighet har möjlighet att förelägga en nedskräpare med stöd i 26 kap 9 § miljöbalken att återställa det nedskräpade området. I enlighet med 26 kap 14 § miljöbalken kan föreläggandet även kombineras med vite för att säkerställa att det ansvariga rättssubjektet åttlyder myndighetens föreläggande.

10.2 Gaturenhållning

Fastighetsägare är skyldig att se till att hans mark som är tillgänglig för allmänheten genom detaljplan, om den har skräpats ner, återställs i sådant tillstånd att den åter kan gagnas för detta syfte. Kommunen ansvarar alltid för motsvarande åtgärder på ”gator, torg, parker och andra allmänna platser som är redovisade i detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10) och för vilka kommunen är huvudman”.²¹³ Dock har kommunen även en form av allmänt återställningsansvar ansvar i de fall marken inte faller under föregående regler, och ingen fastighetsägare således är ansvarig, men det ändå finns ett sådant allmänt intresse av marken att den ”med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäliga anspråk”.²¹⁴

Justitieombudsmannen har påpekat angående de tidigare gällande bestämmelserna i 23-24 §§ naturvårdslagen (1964:822) att dessa regler svårigen

²⁰⁸ SOU 1975:81, s 29

²⁰⁹ Prop. 1997/98:45, del 2 s 201

²¹⁰ JK beslut 2004-01-12, Dnr 383-02-21, s 3

²¹¹ Michanek/Zetterberg, s 327

²¹² Prop. 1997/98:45, del 2 s 201

²¹³ Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning, 2 §

²¹⁴ Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning, 4 §

går att tillämpa i fråga om ansvar för bortfraktande av övergivna fartygsvrak. Reglerna har idag sin motsvarighet i 15 kap 30 § samt 26 kap 9 § miljöbalken. Justitieombudsmannens åsikt motiverades med att ett beslut om handräckningsåtgärder och vitesföreläggande först måste delges fartygsägaren. Justiekanslern har citerat detta uttalande i sitt beslut från 2004 och tycks av allt att döma ge Justitieombudsmannen medhåll.²¹⁵ Detta är av naturliga skäl svårt att göra om ägaren inte går att finna, vilket ofta tycks vara fallet. Även ett föreläggande enligt 26 kap 9 § miljöbalken måste vara riktat mot en viss angiven person.²¹⁶ Justitieombudsmannen tycks dock i detta resonemang förutsätta att det enda tänkbara ansvariga rättssubjektet är fartygsägaren själv. Eftersom fastighetsägaren har ett visst ansvar att ställa i ordning mark som skräpats ned, och denne är betydligt enklare att identifiera och således göras till föremål för ett föreläggande enligt 26 kap 9 § miljöbalken, är det svårt att förstå att lagtillämpningen skulle falla på att det ej går att finna ett ansvarigt rättssubjekt. Det skall dock naturligtvis påpekas att fastighetsägarens ansvar i gatuhållningsfallen normalt sett är tämligen begränsat, eftersom fastighetsägaren enbart är skyldig att utföra gatuhållning om området i detaljplanen är anvisad som kvartersmark och om det har iordningställts och även begagnas för allmän trafik.²¹⁷ Ansvar kan visserligen utsträckas till att gälla även utanför fastigheten. Som exempel på det senare kan nämnas den enskilde fastighetsägarens ansvar enligt föreskrifter för gatuhållning i Göteborgs kommun. Fastighetsägaren är där ansvarig för bland annat att sopa och rensa undan skräp upp till tio meter utanför fastighetsgränsen.²¹⁸ I realiteten torde det främst röra sig om mark i tätbebyggt område, där fartygsvrak sällan eller aldrig torde utgöra ett problem. Helt säkert är detta dock inte eftersom flera tätbebyggda kommuner har sjö- eller havsnära läge.

Kommunens ansvar kan dock sträcka sig betydligt längre än den normale fastighetsägaren, eftersom det ansvar som tillfaller kommunen skall gälla platser utomhus där allmänheten får färdas fritt, under förutsättning att ett sådant ansvar tillgodoser skäligen anspråk enligt vad som anges ovan.²¹⁹ Paragrafens ordalydelse ger snarast uttryck för att kommunen har ett ansvar för all sådan mark som allmänheten enligt allemansrätten har rätt att utnyttja, och det skulle röra sig om ett väldigt vidsträckt ansvar.

10.2.1 Fartygsvrak i nedskräpningsfall

I en motion till riksdagen med anledning av nämnda uttalande från Justitieombudsmannen framhölls att det är orimligt att den markägare som råkat få ett vrak liggande vid sin strand skall beläggas med skyldighet att forsla bort detta, vilket också fick medhåll i Förvarsutskottet.²²⁰ Frågan är dock hur detta förhåller sig till lagstiftarens intentioner med de aktuella reglerna. Eftersom såväl nedskräpningsförbudet i 15 kap 30 § miljöbalken, som gatuhållningsskyldigheten i lag med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning, är relaterade till om platsen eller marken är sådana

²¹⁵ JK beslut 2004-01-12, Dnr 383-02-21, s 3

²¹⁶ Miljöbalkskommentaren, 26 kap 9 §

²¹⁷ Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning, 2 § 2 st.

²¹⁸ Författningssamling Göteborgs Stad 2006-07-01: Lokala föreskrifter för gatuhållning i Göteborgs kommun, 1-3 §§

²¹⁹ Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning, 4 §

²²⁰ 2004/05:Fö247 (s 104), 2004/05:FöU6 (s 6)

att allmänheten har tillträde till dom, innebär detta att fastighetsägaren bör vara ansvarig för allt som nedskräparen kan göras ansvarig för. Detta borde då innebära att en fastighetsägare kan föreläggas av tillsynsmyndighet att omhänderta ett vrak som strandat på hans mark. Även om så är fallet gäller dock detta ansvar, i ljuset av begreppen omständigheterna i övrigt och skäliga anspråk, endast så långt att marken skall återställas i ett sådant skick att allmänheten åter kan använda den på sådant sätt som är avsett.

Det finns dock en viktig skillnad mellan övergivna fartygsvrak och nedskräpning i allmänhet. Fartygsvrak antas inte med automatik vara övergivna enbart för att ägaren inte har besittning över fartyget. Om fartyget överhuvudtaget ej är att räkna som övergivet kan en upphittare aldrig tillgodogöra sig egendomen, vilket vi konstaterat ovan och som framgår bland annat av rättsfallet ND 1986 s 26.²²¹ Undantaget från detta är möjligen om fartyget faller under hittegodslagen istället för under sjöfyndslagen.

10.3 Praxis angående nedskräpning

10.3.1 Att bränna sitt skepp

I rättsfallet NJA 1976 s 547 behandlades straffansvar enligt 23 § samt 37 § 1 st. 5 p naturvårdslagen angående hantering av fartygsvrak. Eftersom dessa numera upphävida bestämmelser överförts till miljöbalken bör avgörandet kunna sägas fortfarande vara av stort intresse. Motsvarande regler idag är som tidigare nämnts 15 kap 30 § samt 29 kap 7 § miljöbalken.

Enligt åtalet hade S i ett vattenområde avsiktligt bränt ner ett fartyg som tillhörde honom själv. De förkolnade resterna hade därefter lämnats på platsen. Resterna av fartygsvrakets stod att återfinna på en plats till vilken allmänheten hade både insyn och tillträde och tingsrätten fann därför S skyldig till brott mot nedskräpningsbestämmelsen. Försvårande omständigheter för S ansågs vara den stora omfattningen av vrakrester, samt att S lämnat vrakdelarna liggande under väldigt lång tid. Detta gjorde att gärningen ej kunde anses om ringa. En nedskräpning av ringa karaktär hade inneburit att S ej hade dömts till ansvar, vilket också idag är fallet enligt miljöbalken.²²² Hur stor betydelse tidsaspekten hade för domstolen är svårt att avgöra, likaså står det inte klart hur lång tid som skulle krävas för att domstolen skulle anse dröjsmålet vara oskäligt långt. Det kan dock vara av intresse att veta att från den tidpunkt S brände skeppet tills att tingsrättsförhandlingarna hölls gick åtminstone cirka två år.²²³

Angående tidsaspekten så är dock detta ingenting som omnämns i lagen. Hovrätten tog synbarligen heller ingen hänsyn till denna faktor vid sin bedömning, och man kan därför fråga sig om tingsrätten tagit sig lite för stora friheter. I domskälen från Högsta Domstolens majoritet framgår dock att S efter det att han bränt ned fartyget varit skyldig att snarast vidta de åtgärder som var nödvändiga för att undanröja de olägenheter som vraket i sitt nedbrända skick utgjorde ur naturvårdssynpunkt.²²⁴ Man kan därmed fråga sig om HD i och med denna formulering inte bara lägger tidsaspekten till grund för ringhetsbedömningen utan tar med rekvisitet förfluten tid som en del av

²²¹ Tiberg, 2004, s 212

²²² Miljöbalk (1998:808), 29 kap 11 § 1 st.

²²³ NJA 1976 s 547, s 547-548

²²⁴ NJA 1976 s 547, s 550

bedömningen av huruvida uppsåt eller oaktsamhet förelegat. Oaktsamt beteende är nämligen tillräckligt för att kunna dömas till ansvar för nedskräpning.²²⁵ Det kan framstå som underligt att domstolen ger gärningsmannen viss tid på sig att åtgärda sitt brott, och om han gör det faktiskt gå fri från ansvar. Vad HD säger är dock kanske snarare att S underlåtenhet under lång tid att fullgöra sina skyldigheter starkt tyder på att han aldrig haft för avsikt att röja upp efter sig, och därmed har uppsåt eller åtminstone oaktsamhet funnits. Rätten inlåter sig dock aldrig i domen i någon uppenbar uppsåtsbedömning.

I ett yttrande som utgivits av Naturvårdsverket på Högsta Domstolens begäran framgår att fartygets miljöfarlighet eller hinder för sjöfarten inte skall vara avgörande eller ens relevant för om ett utplacering av ett fartygsvrak såsom i det aktuella fallet skall ses som nedskräpning.²²⁶ Enbart själva kvarlämnandet av vraket, och den förfulning som detta har på landskapet, utgör nedskräpning enligt miljöbalkens definition. Avsikten med att göra sig av med fartyget är därför inte nödvändigtvis av intresse för domstolen att utreda. Även om den åtalade i ett hypotetiskt liknande fall skulle hävda att han sänkt ett fartyg till havs för att undvika skada på kustområdena, vilket enligt honom hade blivit fallet om vraket lämnats närmare land, skall inga sådana hänsyn tas enligt nedskräpningsförbudet. HD nöjer sig också mycket riktigt i sitt domslut i NJA 1976 s 547 att konstatera att allmänheten haft insyn i det nedskräpade området, samt att S underlåtit att vidta åtgärder.²²⁷ Vrakets miljöfarliga karaktär diskuteras ej.

Justitieråden Hesser och Bergsten motsatte sig dock majoritetens domslut. De menar att vrakresterna enbart har skapat problem av estetiskt karaktär. Eftersom det inte har förelegat någon fara eller obehag för miljön eller människor utöver det estetiska skall E ej dömas till ansvar för nedskräpning. Man motsätter sig därmed yttrandet från Naturvårdsverket som majoriteten stödjer. Vidare menar Högsta Domstolens minoritet att S har vidtagit kostsamma åtgärder, och han därför måste anses ha gjort vad som kan förväntas av honom. Han kan därför inte ställas till ansvar för nedskräpning.

10.3.2 Ölflaskan

E åtalades för nedskräpning eftersom han hade slängt en ölflaska i vattnet i den relativt breda och djupa Svartån i Örebro. Platsen där flaskan kastat i låg tämligen nära en plats som iordningställdes för bad och ofta användes för detta ändamål. Svea Hovrätt ansåg dock att eftersom flaskan kastats i 200-500 m från badplatsen på ett djup där badande inte kan bottna, var platsen för nedskräpning inte en plats till vilken allmänheten hade insyn. Nedskräpningen var därmed inte straffbar. Det är dock intressant att notera de två avvikande minoritetsuppfattningarna.

Referenten Malmsten höll med majoriteten om att platsen för nedskräpningen inte tillät insyn för allmänheten. Med hänsyn till att platsen låg nära en badplats, samt att vattendraget var öppet för alla utan laga begränsningar, så har både badande och inte minst sportdykare definitivt haft tillträde till platsen. På grund av att flaskan slängts i på det djupaste stället i den aktuella delen av ån ansåg ändå Malmsten att brottet var att anse som ringa och att E skulle frikännas.

Hovrättsrådet Lennberg påpekade att den nedskräpade delen av Svartån ligger inom ett friluftsområde. Detta skall förmodligen tolkas som att Lennberg menar

²²⁵ Miljöbalk (1998:808), 29 kap 7 §

²²⁶ NJA 1976 s 547, s 549

²²⁷ NJA 1976 s 547, s 550

att området inbjuder till allmänhetens närvaro mer än annars hade varit fallet, och att detta är försvårande för E. Det stod därmed klart enligt Lennberg att kriteriet att allmänheten skall ha tillträde eller insyn till platsen var uppfyllt. Eftersom flaskan befunnit sig nära en badplats har den inneburit en skaderisk för badande. Gärningen kunde därför inte anses om ringa, och E skulle ej ges ansvarsfrihet enligt denna mening.²²⁸

10.3.3 Avsiktlig sänkning av fartyg

B sänkte avsiktligt ett uttjänt fartyg på öppna havet, närmare bestämt 13 km ut i havet på cirka 86 m djup. Efter sänkningen flöt vrakdelar och även en mindre mängd olja iland i närheten. B frikändes helt i Göteborgs tingsrätt som ansåg att allmänheten, oaktat att denna hade tillgång till platsen, frekventerade den så pass sällan att tillgängligheten var av försumlig betydelse. Någon insyn till platsen ansågs inte förekomma, sannolikt på grund av djupet, ej heller något hinder för fiske eller annan fartygsverksamhet. Varför tingsrätten väljer att adressera huruvida fartyget utgör ett hinder är dock oklart, eftersom detta inte är ett rekvisit i nedskräpningsförbudet överhuvudtaget. Vad gäller oljan anser domstolen att mängden varit så obetydlig att B inte kan fällas till ansvar för brott på denna grund. Angående de vrakdelar som flutit i land kommer tingsrätten till den kanske något förvånande slutsatsen att allmänheten faktiskt uppskattar ilandflutet vrakgods som ett naturligt eller till och med kuriöst inslag i skärgårdsmiljön. På grund av allmänhetens uppfattning av situationen skulle gärningen därför ej utgöra straffbar nedskräpning.²²⁹

Hovrätten för Västra Sverige delar tingsrättens bedömning av att straffbar nedskräpning ej föreligger på grund av det djup och avstånd från land vid vilket fartyget sänkts. Däremot tar hovrätten ingen hänsyn till allmänhetens uppfattning av vrakdelarna. Att sprida vrakdelar är enligt hovrätten nedskräpning, alldeles oavsett om någon kan komma att få användning av dem eller uppskatta dem.²³⁰

10.3.4 Ringa brott

Ringhetsbedömningen i 29 kap 11 § miljöbalken har nyligen modifierats på flera punkter. När undantaget infördes var syftet att enbart högst bagatellartade fall skulle undantas från det straffbara området.²³¹ Regeringen påtalade också att ansvarsfrihetsregeln enbart skulle tillämpas om avvikelser från den norm som straffansvarsregeln avsett att skydda varit av obetydlig karaktär.²³² Ringhetsbedömningen har relativt nyligen setts över, eftersom lagstiftaren velat förtydliga vad som utgör ringa handling. Man har ansett att ansvarsfrihetsundantaget tillämpats alltför generöst i praxis och den nya formuleringen lyder: ”En gärning är att anse som ringa om den framstår som obetydlig med hänsyn till det intresse som är avsett att skyddas genom straffbestämmelsen.” Det tycks råda stor samstämmighet mellan denna nya lydelse och regeringens yttranden i den ursprungliga propositionen för miljöbalken. Regeringen föreslår därför ingen kursändring utan uttrycker enbart sitt missnöje med rättstillämpningen genom den nya formuleringen som man

²²⁸ RH 1988:4

²²⁹ RH 1990:17, Tingsrättens domskäl

²³⁰ RH 1990:17, Hovrättens domskäl

²³¹ Prop. 1997/98:45 del 2 s 312

²³² Prop. 1997/98:45, del 1 s 530

hoppas skall leda till att ansvarsfrihetsbestämmelsen tillämpas såsom lagstiftaren avsett från första början. Det har inte varit regeringens avsikt att begränsa tillämpningen på, som man uttrycker det, ett oönskat sätt.²³³ Någon form av begränsning torde dock ha varit avsedd, eftersom omformuleringen annars hade saknat betydelse.

Ansvarsfrihetsgrunden ”ringa gärning” har dock inte avskaffats gällande nedskräpningsbrott. Detta torde visa att regeringen ansett att praxis kring nedskräpning varit tillfredsställande. Resonemanget i fall som NJA 1976 s 547 och RH 1988:4 bör därmed alltså kunna tillämpas. Lagens nya formulering stöder också ståndpunkten att minoritetens uppfattning i 1976 års fall bör kunna avfärdas.

För att återknyta till Naturvårdsverkets yttrande i NJA 1976 s 547 så tycks yttrandet stämma bra överens med lagtillämpningen av *ringa brott*, eftersom lagen inte nämner några sådana rekvisit som skada eller fara. Vidare synes minoritetens inställning i frågan om S ansträngningar i NJA 1976 s 547 vara något tveksam. Det torde inte vara sannolikt att det intresse som nedskräpningsförbudet avser att skydda framgångsrikt kan upprätthållas om man låter den gärningsman slippa undan som ”nästan” städat upp, eller den som ”bara” förfulat landskapet utan att orsakat miljöskada eller fara för människors hälsa.

Hovrättens ståndpunkt gällande ilandflutet vrakgods i RH 1990:17 framstår också som en lämplig lösning i ljuset av dagens nedskräpningsförbud. Eftersom en ringa handling ej skall vara straffbar, och i ljuset av att detta definieras som att handlingen är obetydlig med hänsyn till det intresse som är avsett att skyddas, kan det visserligen tänkas att nedskräpning som av en majoritet av allmänheten kan tänkas uppfattas som något positivt faktiskt inte utgör nedskräpning. Åtminstone är det inte frågan om en sådan handling som borde vara straffbar. Denna bedömning skulle kanske bli annorlunda om avfallet varit miljöfarligt, vilket inte riktigt var fallet här då skräpet utgjordes av en ölfaska. Men trots avsaknad av miljöfarlighet antyder hovrätten att någon slags hypotetisk opinionsundersökning ej skall göras, utan att det är en mer objektiv syn på nedskräpning som eftersträvas.

10.4 Praxis angående gaturenhållning

10.4.1 Olovlig tippning

Miljöfarligt avfall hade i detta fall dumpats på en industrifastighet tillhörande aktiebolaget SCA. På grund av att företaget ansågs bedriva miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap 1 § miljöbalken förelades bolaget därför av miljö- och byggnämnden med stöd i 2 kap 3 § samt 26 kap 9 § att vidta skyddsåtgärder. SCA ansåg att man ej kunde göras ansvarig eftersom det var en annan person som hade dumpat avfallet utan SCA:s tillstånd. Att SCA själva inte hade dumpat avfallet var heller inte tvistigt i fallet. SCA menade vidare att man inte hade haft någon som praktisk möjlighet att stänga av vägar eller på annat sätt fysiskt förhindra att någon obehörig tippade avfall på fastigheten på sådant sätt som skett. Man har därför så fort man fått kännedom om avfallsdumpningen omedelbart kontaktat kommunen under föreställning att det ålegat denna att hålla området rent. Detta på grund av att området varit ett sådant område som allmänheten haft tillträde till, samt att SCA på grund av att de ej orsakat nedskräpningen ej ansett att de skall behöva

²³³ Prop. 2005/06:182, s 120

bära ansvaret.

Kommunen påpekade i Miljödomstolen att förekomst av miljöfarligt avfall på en fastighet innebär att ägaren av denna fastighet anses bedriva miljöfarlig verksamhet enbart genom själva innehavet. Vidare anför kommunen att incitamentet att utreda vem som olovligen har dumpat avfall på en viss fastighet ökar markant om fastighetsägaren bär det juridiska ansvaret att städa upp. Det är inte heller rimligt, menar kommunen, att en fastighetsägare skall kunna tillägna sig all avkastning och andra positiva delar av att äga en fastighet, men genast kunna påkalla det allmännas hjälp då åtgärder som kostar pengar blir nödvändiga att utföra. SCA såsom fastighetsägare har också haft den faktiska möjligheten att vidtaga åtgärder för att försvåra för den som olovligen vill dumpa avfall på SCA:s mark. Miljödomstolen följer i princip kommunens linje i sin dom på så vis att man meddelar att SCA är ansvarig verksamhetsutövare för det avfall som dumpats på dess fastighet av den enkla anledning att man är ägare till den. Domstolen har också ansett det vara motiverat och skäligt ur miljösynpunkt att förelägga fastighetsägaren att städa upp det dumpade avfallet.²³⁴

Miljööverdomstolen för fram att kommunen har ett övergripande gatuhållningsansvar, i den mån ingen annan kan göras ansvarig för detta.²³⁵ Ett sådant ansvar kan möjligen inträda då den egentligen ansvarige ej kan återfinnas, menar domstolen, men definitivt inte förr. I detta fall finns, som domstolen ser det, två möjliga aktörer att ställa till ansvar. Nedskräparen är uppenbart verksamhetsutövare eftersom han har vidtagit åtgärden att dumpa avfallet. SCA kan dock inte automatiskt anses som verksamhetsutövare enbart för att avfallet finns på mark som ägs av dem. Det krävs att de antingen på något sätt har godkänt dumpningen eller att avfallet fanns på marken vid förvärvet och SCA känt till eller borde ha känt till detta faktum. Ingen av dessa förhållanden stämde in på det aktuella fallet.²³⁶

På grund av att SCA enligt ovan angivna skäl inte kan anses vara verksamhetsutövare har Miljööverdomstolen inte ansett att de kan föreläggas att ta hand om avfallet. Man berör dock aldrig kommunens eventuella ansvar för gatuhållning, och inte heller någon annan typ av ansvar. Detta är naturligtvis synd eftersom det hade varit av stort värde att få veta Miljööverdomstolens åsikt i denna fråga.

²³⁴ MÖD 2006:63, Bilaga

²³⁵ Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning, 4 §

²³⁶ MÖD 2006:63, Miljööverdomstolens domskäl

11 Ansvar i övriga fall

11.1 Miljöbrott

Det kan också nämnas att den som förvarar avfall eller miljöfarliga ämnen på ett sådant sätt att det genom förorening kan medföra hälsorisker för människor eller skador på djur eller växter som ej är ringa, eller som kan medföra annan betydande olägenhet, skall dömas för miljöbrott.²³⁷ Har gärningen begåtts av oaktsamhet dömdes gärningsmannen tidigare för vållande till miljöstörning. Denna brottsrubricering har dock avskaffats och kallas även det numera för miljöbrott.²³⁸ Undantag görs i båda fallen om behörig myndighet har godkänt hanteringen. Förvaring av skadliga substanser i fartygsvrak är dock en typ av verksamhet som det är svårt att se att det skulle gå att få tillstånd för att bedriva, så detta undantag är troligen inte särskilt relevant i sammanhanget.²³⁹

Miljöbrott är enligt förarbetena enkelt särskiljbart från nedskräpningsbrottet eftersom nedskräpning angår att ta befattning med skräp i dess vanliga språkliga bemärkelse, medan miljöbrott reglerar mer kvalificerad förvaring av farligt avfall.²⁴⁰ Det är inte helt lätt att se vad regeringen menar med detta. Det är uppenbart att miljöbrott har en betydligt vidare definition än nedskräpning, på så vis att det förra brottet täcker in ett större antal verksamheter eller åtgärder. Likväl torde det fortfarande finnas fall där den som gör sig skyldig till miljöbrott gör sig skyldig även till nedskräpning. I slutändan är dock den viktigaste frågan i sammanhanget för denna framställning huruvida den vidtagna åtgärden eller verksamheten är straffbar och ifall tillsynsmyndigheten kan förelägga någon att städa upp.

11.2 Dumpning av avfall till havs samt fartygsföroreningslagen

Miljöbalken innehåller även ett särskilt förbud mot dumpning av avfall i vatten. Reglerna förbjuder att avfall tillförs vattnet från antingen fartyg eller luftfartyg. Dumpningsreglerna reglerar dock inte utsläpp av ämnen som täcks in genom lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.²⁴¹ Den senare lagen täcker in utsläpp av farliga substanser som har en mer direkt koppling till fartygets drift.²⁴² Med detta avses substanser som är relevanta för fartygets framförande och allmänna användningsområde. Hit räknas bland annat bunkerolja samt barlastvatten och tankspolvätska som innehåller oljehaltiga rester. Lagen definierar skadliga substanser, för vilka dumpning är förbjudet, som sådana substanser som kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina floran eller faunan, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden.²⁴³

Dumpningsbestämmelserna är till sin konstruktion tänkta att komplettera nedskräpningsförbudet, för att visa att detta även skall gälla till havs. Visserligen kan det tyckas det som om ordalydelsen av dumpningsförbudet enbart innefattar

²³⁷ Miljöbalk (1998:808), 29 kap 1 §

²³⁸ Prop. 2005/06:182, s 55

²³⁹ jfr Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

²⁴⁰ Prop. 2005/06:182, s 61

²⁴¹ Miljöbalk (1998:808), 15 kap 32 §

²⁴² Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, 2 kap 1 §

²⁴³ Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg, 1 kap 2 §

dumpning av avfall från ett fartyg, men det skall noteras att även en sänkning av ett helt fartyg med avfallslast täcks av detta förbud.²⁴⁴ Eftersom även ett uttjänt fartyg i sig själv kan vara att räkna som avfall torde därför även en sänkning av detsamma alltid utgöra olaglig dumpning oavsett vad som eventuellt finns i fartygets lastutrymmen.

Eventuellt kan dumpningsbestämmelserna och krav på efterbehandling kollidera med varandra. Det kan nämligen antas att bärgning av fartygsvrak eller dess last inte alltid är möjlig utan att en sådan åtgärd orsakar värre föroreningar än att låta vraket ligga. En bogsering av fartyget till djupare vatten följt av en avsiktlig sänkning kan därför framstå som det enda förnuftiga och miljömässigt motiverade alternativet. I sådana fall finns dock risken att dumpningsförbudet sätter stopp för en sådan åtgärd.²⁴⁵ Undantag från dumpningsförbudet kan visserligen meddelas av regeringen, men i förarbetena har man kommit fram till att det med hänsyn taget till Sveriges internationella förpliktelser främst torde vara dumpning av muddermassor för vilket sådant undantag kan göras.²⁴⁶ Om detta helt stänger dörren till dumpning av fartyg till havs är svårt att svara på, men utrymmet att tolka lagen som att det skulle vara tillåtet tycks trots allt tämligen små.

11.3 Skadeståndsrättsligt miljöansvar

Enligt 32 kap miljöbalken gäller ett strikt ansvar för personskada, sakskada samt ren förmögenhetsskada som verksamhet på en fastighet har orsakat i sin omgivning. Vissa begränsningar finns dock, eftersom skada som inte orsakats genom uppsåt eller vårdslöshet endast ersätts om störningen är orts- eller allmänvanlig. Med detta vill sägas att skadan skäligen bör tålas eftersom den är antingen allmänt förekommande under förevarande omständigheter, eller att den ändå bör tålas på grund av förhållandena på den aktuella orten.²⁴⁷

Områdesrekvisitet är av betydande intresse för den här utredningen. Med områdesrekvisitet menas att skada skall ha sitt ursprung i verksamhet på en fastighet som har spritt sig till omgivningen. Omgivningen i detta fall innebär annan särskiljbar verksamhet, och därmed inte nödvändigtvis verksamhet på en annan fastighet än den fastighet där den skadebringande verksamheten står att finna. Främst syftar denna bestämmelse med andra ord till att den som är nära associerad med den skadebringande verksamheten ej skall vara berättigad till skadestånd.²⁴⁸ Enligt Wetterstein skall därmed förmodligen bara sådan del av rederiverksamheten som är stillastående och begränsad till ett särskilt avgränsat geografiskt område, exempelvis lastning och lossning inom ett hamnområde, kunna anses som skadeståndsgrundande enligt dessa bestämmelser. Följaktligen skulle således redarens ansvar enligt 32 kap miljöbalken upphöra så fort fartyget sätts i rörelse.²⁴⁹ Det är dock inte helt självklart att redaren kan krävas på ansvar ens i fråga om till exempel de typer av verksamheter som bedrivs i en hamn. I fall där mark upplåts för att användas som till exempel hamn eller flygplats är det snarare den ansvarige verksamhetsutövaren av hamnen respektive flygplatsen på vilken myndigheten kan ställa miljökrav, och från vilken skadelidande kan kräva

²⁴⁴ Karnovs kommentar till Miljöbalken, 15 kap 31 §

²⁴⁵ Wetterstein, s 323

²⁴⁶ Prop. 1997/98:45, del 2 s 202

²⁴⁷ Hellner/Radetzki, s 332

²⁴⁸ Hellner/Radetzki, s 331

²⁴⁹ Wetterstein, s 100

skadestånd. Det är flygplats- eller hamninnehavaren som har bedrivit den verksamhet från vilken skadorna härrör, och sannolikt den som kan kontrollerar hur dessa utförs.²⁵⁰ Björn Sandvik har ifrågasatt rimligheten i att ställa till exempel en hamninnehavare till ansvar bara för att han ställer ett område till redarens disposition för lastning och lossning, och att redaren borde vara ansvarig åtminstone då det inte förekommer ett kausalsamband mellan skadan och hamninnehavarens sätt att bedriva sin verksamhet.²⁵¹ Dock innebär den typ av verksamhet som står i fokus för denna utredning en mer stillastående form av verksamhet.

Förarbetena till den upphävda miljöskadelagen har getts fortsatt giltighet genom en hänvisning i miljöbalkspropositionen, och är därför fortfarande relevanta.²⁵² Det påpekas i propositionen till miljöskadelagen att verksamhetens anknytning till en fastighet är helt väsentlig för att skadestandsreglerna skall kunna tillämpas.²⁵³ I Miljöbalkskommentaren tacklas dock problemet på ett något annorlunda vis då man konstaterar att föroreningar från rörliga källor som flygplan och fartyg visserligen i princip faller utanför lagens tillämpning. Man går dock vidare och konstaterar att en formell anknytning till en fastighet egentligen inte är avgörande. Detta baserar man på att verksamheter som muddring, anläggning av fiskeodling eller en sandtäkt är att anse som miljöfarliga verksamheter, trots att dess verksamheter inte typiskt sett behöver ha koppling till en specifik fastighet. Det betonas särskilt att varaktigt användande av område som ej ingår i fastighetsindelningen trots allt kan vara skadestandsgrundande enligt 32 kap.²⁵⁴

Om kopplingen till en fastighet således inte är definitivt avgörande återstår kravet på att verksamheten inte skall vara rörlig. Utgår man ifrån att det är själva förvaringen av olja eller andra substanser i ett sjunket vrak som utgör själva verksamheten så är denna verksamhet definitivt stillastående, med reservation för att vraket kan flyttas något av strömmar eller liknande. Det geografiska området är dock relativt lätt att ringa in, och det kan därför med fog hävdas att verksamheten visst är geografiskt begränsad.

11.3.1 Ansvar för färjetrafik

I rättsfallet MÖD 2006:28 gällde frågan den svenska miljönämndens befogenheter att meddela miljöföreskrifter för fartyg i regelbunden färjetrafik mellan Helsingborg och danska Helsingör. Miljödomstolen ställer sig frågan hurvida miljöbalken har inneburit en förändring av definitionen av miljöfarlig verksamhet såtillvida att den rörliga verksamheten kan ses som en miljöfarlig verksamhet separat från den fasta verksamheten. Den fasta verksamheten är i detta sammanhang själva hamnen. Men miljönämnden har valt att ställa krav på färjornas ägare, och inte på den verksamhetsutövare som ansvarar för hamnen.

I sina domskäl kommer miljödomstolen fram till att färjetrafik inte är en fristående miljöfarlig verksamhet. Detta baserar man bland annat på att fartyg överhuvudtaget inte är nämnda i förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, samt att ett fartyg knappast kan utgöra en sådan anläggning som 9 kap 1 § miljöbalken talar om. Vad gäller miljöfarlig verksamhet

²⁵⁰ Prop. 1985/86:83, s 38

²⁵¹ Sandvik, s 177

²⁵² Prop. 1997/98:45, del 2 s 341

²⁵³ Prop. 1985/86:83, s 37

²⁵⁴ Miljöbalkskommentaren, 32 kap 1 §

har miljönämnden enligt miljödomstolen ej haft befogenhet att förelägga färjebolagen något alls med stöd av 26 kap 9 § miljöbalken. Vidare har domstolen i en diskussion kring lokal tillsyn över hälsoskyddsfrågor konstaterat att det inte förefaller rimligt att en verksamhet som till stor del utövas till havs skall kunna omfattas av en sådan tillsyn.²⁵⁵

Miljööverdomstolen håller med miljödomstolen om att färjebolagen inte utövar miljöfarlig verksamhet. Eftersom miljönämnden dock har ett ansvar att även säkerställa tillsynen av hälsoskyddet inom kommunen skall färjebolagen kunna föreläggas att vidtaga åtgärder om de riskerar att påverka hälsosituationen i kommunen negativt. I den del av domen där miljödomstolen har ansett att verksamheten ej kan omfattas av nämndens tillsyn på grund av att endast en liten del av den äger rum inom kommunens gränser, anser Miljööverdomstolen att åtgärdskraven har lagligt stöd på grund av bland annat risken med att miljö kvalitetsnormer kan komma att överskridas i Helsingborg.

Av intresse för denna utredning är också Naturvårdsverkets särskilda yttrande i Miljööverdomstolen. Enligt Naturvårdsverkets tolkning av miljöbalken skall fartygsverksamhet kunna räknas som miljöfarlig verksamhet. Vidare menar man att då frågan är som i detta fall om linjetrafik mellan två väldigt närliggande hamnar, där fartygen gör flera hamnanlöp dagligen, är verksamheten så pass geografiskt begränsad som kan gå att kräva. Den är så pass knuten till fastlandet, att steget till att betrakta verksamheten som fast miljöfarlig verksamhet inte är särskilt långt. Naturvårdsverkets argument skulle därmed mycket väl kunna ligga till grund för att skadeståndsanspråk kan ställas enligt 32 kap miljöbalken, trots att någon direkt anknytning mellan verksamheten och en fastighet egentligen inte finns.

Vad gäller frågan om miljöfarlig verksamhet och anknytning till fastighet har Miljööverdomstolen nöjt sig med att bekräfta miljödomstolens motivering. Eftersom Naturvårdsverkets yttrande inte framställdes förrän i överinstansen får vi aldrig egentligen veta vad Miljööverdomstolen mer specifikt tyckte om Naturvårdsverkets argument. Huruvida argumenten har någon bäring är därför svårt att svara på.

11.3.2 Ekologisk skada

Även om redaren kan göras ansvarig för miljöskadestånd återstår frågan om skadorna är av sådan typ att de skall ersättas. Har sakskada, personskada eller ren förmögenhetsskada orsakats gäller vad som angetts ovan. Större problem uppstår i de fall utsläpp har orsakat skador på djur- och naturvärden som är av mer ideell natur och svårare att värdera. Det ter sig sannolikt att utsläpp i form av olja och kemikalier potentiellt kan orsaka just sådana skador på djur och deras miljö, och något kort skall därför sägas om det ekologiska skadebegreppet.

Ett exempel på värden som bör vara svåra att mäta i pengar är när fridlysta djur har dödats. I ett fall från Högsta Domstolen, NJA 1995 s 249, om otillåten jakt på två järvar lyckades HD sätta ett pris på järvarna trots att de är fridlysta och varken får jagas eller säljas eller något annat som man kan sätta ett legalt marknadspris på. HD motiverade detta i sin dom med att staten har stora kostnader för att bevara svenska fridlysta djur, och att dessa kostnader gjorts onyttiga genom den olaga jakten.²⁵⁶ Såsom Jan Kleineman påpekar i en analys av detta rättsfall haltar dock

²⁵⁵ MÖD 2006:28, Bilaga A

²⁵⁶ NJA 1995 s 249, s 253

en sådan lösning betänkligt, för hur värderar man till exempel utrotandet av en hel art som kanske bara funnits på en liten begränsad plats i Sverige? Det är inte heller alldeles enkelt att värdera de förluster i människors möjlighet att utnyttja allemansrätten och njuta av den svenska naturen som kan uppstå. Vad Kleineman föreslår är därför en form av det anglosaxiska systemet *punitive damages*.²⁵⁷ Skadeståndet skulle då utöver själva skadebedömningen få en karaktär av straff. Man skulle då kunna ta hänsyn även till subjektiva moment hos skadevällaren, såsom vinningssyftet med verksamheten och bristande respekt för svärersättliga och unika naturvärden.

Kleineman menar att HD i och med NJA 1995 s 249 har infört en ekologisk skadeståndsrätt.²⁵⁸ Det kan nog finnas fog för denna ståndpunkt. Miljöbalksutredningen tycks tämligen positiv inför tanken att med stöd av miljöbalkens bestämmelser kunna komma till rätta med ersättning för förlust av bland annat biologisk mångfald.²⁵⁹ Mot detta talar dock att det gått cirka tolv år sedan järvfallet utan att särskilt mycket egentligen tycks ha hänt. Vidare påpekar Marie-Louise Larsson att man klart bör kunna anse att regeringen genom ett uttalande i lagrådsremissen förhållit sig relativt passiv till järvfallet, och att dess prejudikatvärde därför kan anses ha urholkats betänkligt. Vad regeringen uttalar där är att ytterligare analyser av rättsläget sannolikt bör göras innan några lagstiftningsåtgärder görs angående ersättning för gemensamma naturresurser.²⁶⁰ Detta tycks närmast tyda på att regeringen har velat begrava järvfallet för att således bevara den traditionella skadeståndsrättsliga begreppsstrukturen.

Vilket resultat man än kommer fram till torde det stå tämligen klart att detta är ett högst osäkert rättsområde, och att det sannolikt är väldigt vanskligt att försöka ställa en redare till skadeståndsrättsligt ansvar för ekologiska skador i Sverige som läget ser ut idag.

11.3.3 Miljöansvarsdirektivets betydelse för 32 kap miljöbalken

Eventuellt kommer miljöansvarsdirektivet, för vilket redogjorts under avsnitt 4.6, ändra något på dagens situation. Direktivet, som även hänvisas till i vissa sammanhang som *miljöskadedirektivet*, slår fast att ett sekundärt återställande kan bli aktuellt när ett primärt återställande inte längre är möjligt.²⁶¹ En motsvarighet till de förstörda naturresurserna skall då tillhandahållas. I en bilaga till direktivet definieras dessa typer av åtgärder som sådana åtgärder som syftar till att uppnå en nivå av naturresurser som liknar den situation som hade uppnåtts om återställande hade varit möjligt. I första hand skall åtgärderna därför utföras på den plats där skadan skett, men de kan eventuellt utföras på annan plats.²⁶²

Detta resonemang förs i regeringens proposition angående miljöansvaret i Antarktis. Miljön i Antarktis är väldigt unik, och svår att värdera i pengar av flera skäl. Förutom dess sällsynthet så har ingen stat eller privata rättssubjekt någon allmänt erkänd äganderätt till land eller vatten på Antarktis. I preamble till Miljöansvarsdirektivet påtalas att det är olämpligt att hantera miljöskador av omfattande och mer diffus karaktär genom ett traditionellt ersättningsansvar.²⁶³

²⁵⁷ Kleineman, JT 1995-96, s 108

²⁵⁸ Kleineman, JT 1995-96, s 106

²⁵⁹ SOU 1996:103, del 1, s 631

²⁶⁰ Larsson, NFT 3/1997, s 272

²⁶¹ Direktiv 2004/35/EG, Art 2, p 11

²⁶² Direktiv 2004/35/EG, Bilaga II, p 1.1.2

²⁶³ Direktiv 2004/35/EG, Preamble, p 13

Antarktis är således ett bra exempel på ett område där det kan vara befogat att anta att det är en bättre lösning att ha ett otraditionellt återställandeansvar. Det vill säga det finns inte nödvändigtvis någon direkt koppling mellan skadan och den åtgärd som verksamhetsutövaren skall anses skyldig att genomföra.²⁶⁴ Men Antarktis är enbart ett bra typexempel. Detta tankesätt kan tillämpas på betydligt fler områden och skadesituationer än så.

11.4 Miljöskadeförsäkringen

Alla verksamhetsutövare som bedriver en verksamhet som kräver antingen tillstånd eller anmälan enligt miljöbalken är skyldiga att bidra med en årlig avgift till både miljöskade- och saneringsförsäkringen.²⁶⁵ Miljöskadeförsäkringens funktion är att fånga upp de skadelidande som här rätt till ersättning enligt 32 kap miljöbalken, men som inte kan räkna med att få något skadestånd från den ansvarige eftersom denne ej kan återfinnas eller inte har ekonomisk möjlighet att täcka skadan.²⁶⁶ Att den ansvarige vägrar att betala ut pengar han är skyldig att erlagga innebär dock inte att försäkringen går in och täcker detta om det kan antas att den ansvarige har pengar.²⁶⁷

Av försäkringsvillkoren för både person- och sakskada framgår tydligt att miljöskadeförsäkringen inte täcker skador som har orsakats av sjöfart.²⁶⁸ Detta framstår dock inte som något som har varit alldeles självklart när man studerar förarbetena. Miljöskyddskommittén föreslog att fastighetsanknytningen i den dåvarande miljöskadelagen skulle avskaffas. Detta skulle ha inneburit att även skador och utsläpp med ursprung i rörlig verksamhet såsom järnvägs-, bil- och flygtrafik, samt även naturligtvis sjöfart skulle ha omfattats av de miljörättsliga skadeståndsbestämmelserna.²⁶⁹ Det strikta ansvar som idag endast gäller för utsläpp av olja enligt 10 kap sjölagen skulle därmed gälla för alla utsläpp som sjöfart och rederiverksamhet orsakar. Lagstiftaren har dock på grund av sjöfartens starka internationella karaktär, såväl vad gäller verksamheten i sig som sjöfartens regelverk i form av internationella konventioner och dylikt, tvekat att unilateralt förändra den svenska lagstiftningen till exempel genom att utvidga miljöskadeförsäkringen.²⁷⁰ De typer av föroreningar som fartyg ger ifrån sig kan inte generellt sett anses skilja sig särskilt från andra typer av verksamheter. Det kan därför synas naturligt att även sjöfarten får bära ett strikt miljöansvar, även om detta sannolikt kräver att man tar hänsyn till sådana utsläpp som faller under internationella konventioner till vilka Sverige är anslutet.²⁷¹

Huruvida miljöskadeförsäkringen ändå skulle kunna gå att tillämpa torde därför vara avhängigt hur strikt den i sammanhanget tillämpliga definitionen av begreppet fastighet bör vara, i vilket jag hänvisar tillbaka till diskussionen ovan. Vad gäller frågan huruvida vi har att göra med miljöfarlig verksamhet, vilket som sagt är ett krav för att miljöskadeförsäkringen skall vara tillämplig, skulle detta mycket väl kunna vara fallet om vi kommer fram till att det är ett förvaringsfall

²⁶⁴ Prop. 2005/06:179, s 39

²⁶⁵ Miljöbalk (1998:808), 33 kap 1 §

²⁶⁶ Miljöbalk (1998:808), 33 kap 2 §

²⁶⁷ Michanek/Zetterberg, s 410

²⁶⁸ Försäkringsvillkor för Miljöskadeförsäkring: Villkor för personskada 3 §, Villkor för sakskada 3 §

²⁶⁹ SOU 1993:78, s 9

²⁷⁰ SOU 1993:78, s 127-128

²⁷¹ SOU 1993:27, del 1, s 697-702

enligt 9 kap 1 § miljöbalken vi har att göra med.

11.5 Saneringsförsäkringen

Saneringsförsäkringen å andra sidan går in och täcker kostnaderna i vissa fall då verksamhetsutövaren eller annan ansvarig inte har möjlighet att själv betala för att uppfylla sitt efterbehandlingsansvar. Försäkringens tillämpningsområde innebär en betydligt snävare syn på efterbehandlingsansvar än den som återfinns i 10 kap miljöbalken, och omfattar sannolikt endast mycket brådsakande efterbehandlingsåtgärder.²⁷²

Enligt miljöbalkpropositionens författningskommentar torde dock undanröjande av till exempel tunnor eller fat innehållande farligt avfall ingå i vad som skall kunna täckas av saneringsförsäkringen. Även om sådana tunnor inte nödvändigtvis utgör ett akut miljöhot är risken för att de någon gång skall börja läcka potentiellt sett så stor att försäkringen ändå skall kunna tillämpas.²⁷³

²⁷² Miljöbalkskommentaren, 33 kap 3 §

²⁷³ Prop. 1997/98:45, del 2 s 346

12 Preskription

12.1 Allmänt om preskription av fordringar

En viktig fråga för denna utredning är vilka preskriptionsbestämmelser som skall anses gälla för skador orsakade av miljöfarliga fartygsvrak. Avsikten med detta avsnitt är därför att gå igenom de olika preskriptionsbestämmelser som skulle kunna vara tillämpliga, samt vilka motiv som kan ligga till grund för olika lösningar på preskriptionsområdet.

Preskriptionsinstitutet kan definieras som varande baserat på ett antal olika intressen. Stefan Lindskog konstaterar till att börja med i sin framställning om preskription att det finns ett par olika typer av partsintressen. Borgenärens intresse yttrar sig på så vis att denne naturligtvis vill kunna bevara sin materiella rätt, men också att borgenären skall kunna åstadkomma preskriptionsavbrott relativt enkelt samt att det även i övrigt inte skall orsaka honom några onödiga svårigheter att hävda sin rätt.²⁷⁴ För gäldenären innebär befriandeintresset att han vet att han slipper spara på kvitton, och annat som kan utgöra relevant bevismaterial för rättsförhållandet, mer än så lång tid som krävs för att preskription skall inträda. Relaterat till detta är det så kallade klargörandeintresset. Gäldenären har ett starkt intresse av att slippa betala fordringar som ingåtts för så länge sedan att gäldenären inte längre tar dem med i beräkningen av sin ekonomiska situation.²⁷⁵ Preskriptionen syftar då till att bringa denna tidsperiod till en något mer rimlig tidsrymd.

Samhällets intresse för ett preskriptionsinstitut består bland annat i att man önskar etablera och bibehålla ett förtroende hos allmänheten för de svenska domstolarna, varför det är önskvärt att de ej befattar sig med alltför gamla rättsförhållanden där bevisningen kan vara svag och rättstillämpningen riskerar att bli svajig. Vidare kan samhället enligt Lindskog ha ett intresse av att skuldförhållanden och dylikt avvecklas så fort som möjligt, vilket helt enkelt benämns som avvecklingsfunktionen. Denna ståndpunkt bottnar i att samhället önskar verka för vad han kallar för ”sunda relationer mellan medborgarna”. Till sist kan samhället vara angeläget om att det alltid finns ett juridiskt så kallat nolläge, vilket utgör det presumtiva rättsläget. Om borgenären exempelvis inte visar att fordran föreligger är presumptionen att sådan ej föreligger. Kan borgenären ej under lång tid bevisa sin fordran bör det således vara naturligt att rättsförhållandet mellan honom och gäldenären återgår till nolläget, det vill säga att fordran preskriberas.²⁷⁶

Den normala gången för en fordran är således att den har en viss begränsad livslängd, under vilken tid borgenären kan kräva gäldenären på ersättning. Därefter preskriberas dock fordran varvid borgenären mister sin rätt att kräva gäldenären. Borgenären kan dock i allmänhet förlänga preskriptionstiden genom olika typer av preskriptionsbrytande åtgärd, vilket ej behöver innebära processuella krav. Det räcker med att borgenären meddelar gäldenären på ett sådant sätt att detta meddelande kan anses utgöra ett krav eller en erinran om fordringen.²⁷⁷ Även gäldenären kan dock anses vidta preskriptionsbrytande

²⁷⁴ Lindskog, s 52

²⁷⁵ Lindskog, s 53-54

²⁷⁶ Lindskog, s 54-58

²⁷⁷ Lindskog, s 281

åtgärder genom att denne på olika sätt erkänner skuldens existens.²⁷⁸

12.2 Preskription av fordringar enligt sjölagen

Enligt de allmänna preskriptionsreglerna som uttrycks i preskriptionslagen (1981:130) är den generella preskriptionstid som motiveras av ovanstående intressen 10 år om ingen preskriptionsbrytande åtgärd sker.²⁷⁹ Fordringar som har sin grund i sjöfarten, och således regleras i sjölagen har dock en betydligt kortare preskriptionstid. Dessa kan sannolikt anses motiverade främst genom avvecklingsprincipen. Åtminstone ur rederinäringens synvinkel är det sannolikt så att de stora penningssummor som är i omlopp riskerar att skapa ansträngda affärsförhållanden om osäkra skuldförhållanden ej regleras utan istället tillåts existera alltför länge.²⁸⁰ Sjlagen är extra komplicerad eftersom den inte innehåller en utan ett flertal olika preskriptionsbestämmelser. För fordran på ersättning för en sådan oljeskada som skall ersättas enligt bestämmelserna i 10 kap sjölagen är preskriptionstiden tre år från den dag skadan uppkom, eller maximalt sex år från det att den olycka som orsakat skadan ägde rum.²⁸¹

Angående tillämpningen av preskriptionsbestämmelserna i sjölagen skall noteras att de typer av fordringar som inte uttryckligen räknas upp ej heller skall täckas in av sjölagens särskilda preskriptionsregler. Denna princip har dock vissa begränsningar eftersom särskild preskription gäller även för fall då gäldenären svarar för fordringen endast med ett begränsat redaransvar enligt globalbegränsningsreglerna, eller om gäldenären svarar enbart med det värde som kan fås ut från lasten. Det råder då en preskriptionstid på två år från skadetillfället, alternativt ett år från fordringens förfallodag om fordran ej baseras på en skada.²⁸²

De tidsramar som föreslås i Draft convention on the removal of wrecks, inom vilka krav måste framställas, är tre år från det datum det har fastställts enligt konventionens regler att en risk eller fara föreligger. Krav måste dock framställas senast sex år från det datum då den olycka eller incident ägde rum som föranledde att fartyget blev ett vrak.²⁸³ Som synes är detta samma tidsramar som ställs upp bland annat vad gäller krav på oljeansvar enligt sjölagen. Vilken betydelse reglerna i WRC kan tänkas få för de svenska preskriptionsreglerna kommer att diskuteras närmare i avsnitt 13.10.

12.3 Preskription av fordringar enligt miljöbalken

Miljöbalken är unik i sammanhanget eftersom inga preskriptionstider finns på efterbehandlingskrav enligt 10 kap miljöbalken. Detta uttrycks i balken genom att preskriptionslagen konstateras vara ej tillämplig.²⁸⁴ Denna lösning motiverades i propositionen ganska kortfattat med att ansvar för efterbehandling ej handlar om pengar, och således inte bör underkastas samma regler som vanliga penningfordringar.²⁸⁵ Mot detta kan man naturligtvis invända att efterbehandlingsansvar oftast innebär just en skyldighet att ersätta kostnader för

²⁷⁸ Lindskog, s 216

²⁷⁹ Preskriptionslag (1981:130), 2 §

²⁸⁰ Lindskog, s 130

²⁸¹ Sjölag (1994:1009), 19 kap 1 § 1 st. 9 p

²⁸² Lindskog, s 142

²⁸³ WRC, art 13

²⁸⁴ Miljöbalk (1998:808), 10 kap 4 § 2 st.

²⁸⁵ Prop. 1997/98:45, del 1 s 360

nödvändiga efterbehandlingsåtgärder. Även efterbehandlingsansvaret handlar således åtminstone i någon mån om pengar. Dessutom kan andra typer av fordringar som inte rör pengar, till exempel en fordran på arbete, mycket väl bli föremål för preskription.²⁸⁶ Med tanke på miljöbalkens målparagraf, och i ljuset av dess syfte att främja en hållbar utveckling för kommande generationer, bevarande av biologisk mångfald och så vidare, har dock kanske efterbehandlingskraven ändå en berättigad särställning. Det anses så pass viktigt att åtgärderna genomförs, eftersom de värden som annars går förlorade kan vara svårersättliga. Även om kraven delvis är ekonomiska är det därmed sannolikt den andra, mer ideella, delen av efterbehandlingsansvaret som motiverar en avsaknad av preskriptionsmöjlighet. Eftersom de mål som sätts upp i 1 kap 1 § miljöbalken är mycket långsiktiga och sträcker sig över många generationer är det sannolikt rimligt att ansvaret för efterbehandling aldrig upphör.

I Miljöansvarsdirektivet upptas visserligen en regel gällande att miljöskadeansvar ej får ligga mer än trettio år tillbaka i tiden. Trots detta tror inte Miljöansvarsutredningen, på grund av direktivets karaktär av minimidirektiv, att det borde föreligga några hinder för Sverige att behålla preskriptionsregler som är hårdare mot förorenaren. Enligt utredningens förslag ser därför inga ändringar ut att behöva göras med anledning av direktivet i detta avseende.²⁸⁷

12.4 Åtalspreskription

Eftersom jag i min framställning har behandlat vissa straffbelagda bestämmelser i miljöbalken bör något sägas om hur och när dessa preskriberas. För de handlingar som har straffbelagts i miljöbalken finns inga särskilda preskriptionsbestämmelser, utan de tidsramar som ställts upp i 35 kap brottsbalken gäller även miljöbrotten.²⁸⁸

12.4.1 *Perdurerande brott*

Högsta Domstolen har konstaterat i NJA 1992 s 126 att nedskräpning ej är ett perdurerande brott. Ett perdurerande brott inleds då någon företar en handling, i det här fallet till exempel att lämna ett fartygsvrak vid en brygga. Sedan föreligger ett tillstånd av pågående brott så länge som fartyget ligger kvar där, och det genom den straffbelagda handlingen uppkomna tillståndet följaktligen består.²⁸⁹

I det aktuella rättsfallet hävdade åklagaren att brottet var perdurerande, och att preskriptionstid ej kunde börja löpa förrän nedskräpningen hade upphört. Det får antas att åklagaren med detta menade den aktiva handlingen att slänga skräp, och inte huruvida skräpet låg kvar eller ej, efter en viss tidpunkt.²⁹⁰ Hovrätten påpekade i sina domskäl, vilka HD bekräftade, att det inte kunde vara rimligt att betrakta nedskräpning som ett perdurerande brott eftersom det skulle kunna innebära att preskription i princip aldrig skulle inträda för denna typ av brott.²⁹¹

Syftet med att låta brott preskriberas är att det inte är motiverat ur samhällssynpunkt att åtala alltför gamla brott. Ett annat viktigt skäl är att den misstänkte av rättssäkerhetsskäl vid någon punkt i livet måste ges möjlighet att gå

²⁸⁶ Bengtsson, 2003, s 204

²⁸⁷ SOU 2006:39, s 225-226

²⁸⁸ Karlmark, s 209

²⁸⁹ Karlmark, s 212

²⁹⁰ NJA 1992 s 126, s 127

²⁹¹ NJA 1992 s 126, s 128

vidare och inte behöva oroa sig för att bli åtalad för ett gammalt brott.²⁹² Å andra sidan skulle man kunna anse att åklagaren har en viktig poäng då han säger att denna inställning från domstolarna kan komma att leda till att det blir väldigt svårt att lagföra någon för nedskräpning eftersom det ofta är mycket svårt att bevisa när visst angivet skräp har placerats ut i naturen.²⁹³ Om så blir fallet förlorar straffbestämmelsen naturligtvis en del av sin slagkraft. Trots allt är det dock åklagaren som skall bevisa att den misstänkte gärningsmannen har uppfyllt alla rekvisit som krävs för att gärningen skall utgöra ett brott. Det är därför antagligen svårt att motivera varför åklagaren skulle ges någon särskilda bevislättning vid misstänkt nedskräpning, vilket närmast skulle bli fallet.

12.4.2 Preskriptionstider

Eftersom nedskräpning kan ge ett straff på böter eller fängelse i max ett år preskriberas brottet redan efter två år från att brottet begicks.²⁹⁴ Eftersom detta skall räknas från tidpunkten då nedskräpningen skedde kan det visa sig vara svårt att åtala den som lämnat ett fartygsvrak i naturen, då det sannolikt ofta kan vara tidskrävande att hitta en ansvarig och preskriptionstiden riskerar att då redan ha löpt ut.

Åtalspreskriptionen för miljöbrott är dock något längre. Eftersom det maximala straffet för miljöbrott är fängelse i två år råder en preskriptionstid på fem år. I fråga om den allvarigare varianten, grovt miljöbrott, med ett maxstraff på fängelse i sex år preskriberas brottet istället efter tio år.²⁹⁵ Miljöbrott skall till skillnad från nedskräpning betraktas som ett perdurerande brott.²⁹⁶ Eftersom olägenheten kvarstår till dess den åtgärdas anses brottet pågå fram tills att detta sker. Visserligen skulle nedskräpning förmodligen kunna definieras på ett liknande sätt vad gäller olägenhetens karaktär. Skillnaden är dock att miljöbrott i detta fall utgår från förvaringen, som pågår oavbrutet, medan nedskräpningsförbudet utgår från skräpkastandet som är en isolerad gärning.

²⁹² Brottsbalkskomentaren, 35:1-35:2

²⁹³ NJA 1992 s 126, s 129

²⁹⁴ Miljöbalk (1998:808) 29 kap 7 §, Brottsbalk (1962:700) 35 kap 1 §

²⁹⁵ Miljöbalk (1998:808) 29 kap 1 §, Brottsbalk (1962:700) 35 kap 1 §

²⁹⁶ NJA 2004 s 552, s 553

13 Avslutande diskussion

13.1 Inledning

Det praktiska problem som jag har avsett att finna en rättslig lösning på i denna utredning är det som beskrevs redan inledningsvis, nämligen att ett stort antal vrak med potentiellt miljöfarliga substanser ombord ligger sjunkna eller strandade i svenska vatten. Den övergripande frågan att besvara är därmed ifall svensk lagstiftning räcker till för att lösa detta problem. Underfrågor till detta är huruvida någon ansvarig går att peka ut enligt gällande svensk rätt, och hur dennes ansvar i så fall ser ut.

Jag har tidigare redogjort för ett antal olika lagar som kan vara av intresse för att lösa problemet med de miljöfarliga vraken. Av störst intresse tycks vara i vilken mån miljöbalkens respektive sjölagens regler är tillämpliga, och vad som gäller i de fall dessa lagar krockar med varandra i rättstillämpningen. Dessa frågor kommer därför att få störst utrymme i detta diskussionsavsnitt.

13.2 Miljöbalkens tillämplighet

Det råder ingen tvekan i rättstillämpningen att miljöbalken kan tillämpas på rederiverksamhet. En verksamhet eller åtgärd enligt miljöbalken kan vara såväl fast som rörlig, och således går det att ställa miljökrav enligt balken på alla typer av transport inklusive sjöfart. Eftersom fokus för denna utredning är vrak måste vi reda ut vilket förhållande fartyget i sitt havererade tillstånd har till den ursprungliga fartygsverksamheten. Det är därför inte minst av stort intresse att avgöra huruvida vi har att göra med en fast eller en rörlig verksamhet, eftersom detta kan få stor betydelse för vilka regler i miljöbalken som är tillämpliga.

Eftersom miljöbalken skall täcka in alla verksamheter och åtgärder som kan ha en negativ påverkan på miljön enligt de mål som ställs upp i portalparagrafen, och då läckage av olja och andra farliga substanser i den marina miljön alldeles säkert torde kunna ha sådana negativa effekter, är det rimligt att miljöbalkens allmänna hänsynsregler skall tillämpas på hantering av fartygsvrak. Läckage från fartygsvraken riskerar att orsaka sådana skador som miljöbalken enligt 1 kap 1 § skall skydda, såsom skador på människors hälsa och miljön eller negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Då de allmänna hänsynsreglerna tillämpas skall särskild uppmärksamhet fästas vid 2 kap 7 §, som anger att krav endast kan ställas i den mån det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Av de fartyg som trafikerar svenska vatten, och följaktligen av de vrak som ligger sjunkna eller strandade i svenska vatten, kan det antas att en mycket stor del av dessa är privatägda båtar av i sammanhanget tämligen anspråkslös storlek. Eftersom dessa fartyg sannolikt inte innehåller några större mängder olja eller andra farliga substanser kommer de möjligen inte att utgöra någon större miljöfara som vrak. Det kan därför finnas anledning för myndigheten i enlighet med 2 kap 7 § ställa lägre krav på dessa fartyg. Detta är dock inte alltid nödvändigtvis fallet eftersom även små fartyg kan utgöra en risk då de sjunker eller strandar nära land eller i områden med känslig marin miljö. Motsatsvis finns det med tanke på större fartygs kapacitet vad gäller oljetankar och dylikt sällan skäl att utnyttja orimlighetsregeln för dessa.

13.3 Verksamhetens karaktär

En ståndpunkt är att rederiverksamhet och dylikt är en enda helhet. Alla former av åtgärder som vidtas i förhållande till fartyget, såsom lastning och lossning av gods, framdrivande på havet, och även vrakhantering är en enda verksamhet. Wetterstein tycks vara av den motsatta åsikten att de olika momenten av rederiverksamhet kan delas upp i olika delar i syfte att till exempel utreda huruvida skadeståndsskyldighet föreligger. Han påpekar att de delar av verksamheten som dels är stillastående, dels utförs inom ett begränsat geografiskt område, såsom lastning och lossning i en hamn, har en särställning. Sker utsläpp i dessa fall har redaren ett miljöansvar enligt miljölagstiftningen som han inte hade haft om utsläppet hade skett då fartyget varit i drift.²⁹⁷ Om särskiljning av rederiverksamhetens olika delar kan göras ur denna aspekt synes det mig nästan självklart att särskiljning även måste kunna göras mellan verksamhetens aktiva fas, då fartygets framförs, och dess passiva fas, då fartyget tagits ur drift och ligger strandat eller sjunket någonstans. Följaktligen är det egentligen inte bara fråga om en fas av rederiverksamhet, utan de åtgärder eller den verksamhet som sker i samband med vraket bör kunna behandlas som en separat verksamhet.

Sker utsläpp då fartyget är i drift skall ansvar istället fastställas enligt 10 kap sjölagen. Detta kapitel tar sikte på fartyg, och sådana utsläpp som sker då fartyget är i aktiv drift. Däremot synes det vara oklart huruvida detta oljeskadeansvar gäller då utsläpp sker från ett vrak. Denna åsikt baserar jag på det faktum att oljeskadebestämmelserna i 10 kap sjölagen enbart talar om fartyg och aldrig om vrak, vidare att 10 kap synes fokuserad på enbart den aktiva driften av fartyget. I förarbetena, under rubriken: ”vilka fartyg som omfattas”, nämns heller ingenting om de fall då fartyget upphört att vara ett fartyg och blivit ett vrak.²⁹⁸ Inom sjörätten är skillnaden mellan ett fartyg och ett vrak normalt sett en viktig skillnad som inte enbart är semantisk. Exempel på detta ges i rättsfallet ND 1990 s 8, där en utförlig diskussion fördes kring när ett fartyg blir vrak. Dispasschören påtalar bland annat att ett fartyg sannolikt inte blir ett vrak så länge det går att bärga.²⁹⁹ Motsatsvis är ett fartyg som är helt förlorat ur denna aspekt ett vrak. Slutligen tyder utredningen SOU 1975:81, samt den betydligt mer aktuella Draft convention on the removal of wrecks (WRC), på att utsläpp från miljöfarliga vrak skall särbehandlas från utsläpp från fartyg i aktiv drift. WRC nämner till och med uttryckligen att konventionen ej skall tillämpas i de fall oljeansvarighetskonventionen från 1969 är tillämplig.³⁰⁰ 10 kap sjölagen bygger helt på denna konvention. Konventionstexten visar att man har förutsett att det kan finnas överlappande situationer mellan dessa två konventioner, men att vrakansvaret enligt WRC helt klart är en typ av ansvar som inte täcks in i sin helhet av oljeansvarighetskonventionen. Min tolkning är således att sjölagens bestämmelser troligen inte skall tillämpas i fråga om fördelning av ansvar för miljöfarliga vrak.

13.4 Förvaringsfall

Som beskrivits i min utredning skiljer man vid tillämpning av efterbehandlingsansvaret i 10 kap miljöbalken mellan skadefall och förvaringsfall.

²⁹⁷ Wetterstein, s 100

²⁹⁸ Prop. 1994/95:169, s 41

²⁹⁹ ND 1990 s 8, s 15

³⁰⁰ WRC, art. 4 p 1

Förvaringsfallen är unika på så vis att någon skada inte behöver ha uppstått för att efterbehandlingsansvar skall föreligga, det räcker med att risk för skada eller olägenhet föreligger. Att förvara miljöfarliga substanser på sin fastighet har i praxis ansetts vara sådan typ av miljöfarlig verksamhet som omnämns i 9 kap 1 § 2 p miljöbalken. Någon ytterligare åtgärd utöver själva förvaringen behöver verksamhetsutövaren inte göra för att bli ansvarig för den miljöfarliga verksamheten.

Jag anser att det finns stora likheter mellan att ansvara för ett vrak som innehåller miljöfarliga substanser som riskerar att läcka ut och förgifta vatten och att ansvara för till exempel nedgrävda tunnor eller cisterner på en fastighet, vilket det ofta varit frågan om i praxis angående förvaringsfall. Ett problem föreligger dock i och med att ett krav för att en verksamhet skall räknas som miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap 1 § 2 p skall angå användande av mark, byggnader eller anläggningar. Som tidigare nämnts är 9 kap miljöbalkens krav på koppling till en fastighet långt ifrån absolut. Förarbetena talar bland annat om att föreningar från oljeplattformar och andra anläggning långt från land skall anses kunna utgöra miljöfarlig verksamhet. Hade ett fartygsvrak som innehåller miljöfarliga substanser legat på land anser jag att det inte hade rått någon tvekan om att det hade varit frågan om någon form av anläggning för avfallsförvaring. Eftersom enligt förarbetena en koppling till en fastighet inte anses avgörande bör inte enbart det faktum att fartygsvrak inte ligger inom en fastighet utgöra hinder för att räkna vraket som miljöfarlig verksamhet. Därmed inte sagt att en fastighet inte kan vara inblandad. Ett fartygsvrak kan naturligtvis vara strandat eller sjunket på eller i absolut samband med en fastighet. Men även när så inte är fallet, vilket rimligtvis torde vara majoriteten av existerande fall, så anser jag att ansvar för ett fartygsvrak som innehåller miljöfarliga substanser kan utgöra miljöfarlig verksamhet av typen förvaringsfall.

13.5 Fast eller rörlig verksamhet?

Eftersom vi har slagit fast att fartygsvraket kan utgöra grund för en egen verksamhet så torde det inte råda några tvivel om att det handlar om en verksamhet som utförs inom mycket begränsade ramar geografiskt sett. Ett fartygsvrak som ligger på havets botten kan röra sig med havets strömmar och dylikt, men sannolikt oftast bara marginellt. När vi särskiljer vrakansvaret från övriga delar av ansvar för rederi- och fartygsverksamhet står det klart att det inte längre handlar om en rörlig verksamhet utan en fast. Detta framstår som ytterligare stöd för att 9 kap miljöbalken skall kunna tillämpas.

En viktig definition av vad som utgör ett förvaringsfall i praxis är den som Darpö lyfter fram, nämligen att verksamheten skall ha bedrivits på en bestämd fastighet, samt att verksamheten är tydligt avgränsad till denna.³⁰¹ Vi hamnar då återigen i bekymmer, eftersom vraken oftast saknar formell koppling till en fastighet. Om vi betänker grunden till det argument som Darpö anför är dock frågan jag ställer mig om inte det kriteriet främst uppkommit av rättssäkerhetsskäl. Vad jag då menar är att det är viktigt att kunna avgöra från vilken fastighet en förening kommer, alternativt riskerar att komma, för att kunna särskilja vem som är ansvarig från flera tänkbara rättssubjekt. Analogivis skulle det i så fall räcka med att vi vet från vilket vrak en förening härrör och var det vraket ligger. Förvaringen inuti vraket är definitivt geografiskt avgränsat i

³⁰¹ Darpö, 2001, s 75

samma utsträckning som förvaring på en fastighet. Vidare är det inte fråga om en rörlig verksamhet. Ett fartyg är ett transportmedel, och ett användande av det innebär att verksamhetsutövaren bedriver rörlig verksamhet som inte kan utgöra miljöfarlig verksamhet.³⁰² Eftersom vi har slagit fast att ett vrak är något helt annat än ett fartyg ur den synvinkel som är relevant för denna utredning, så är inte det före detta fartyget längre ett transportmedel. En ny verksamhet har uppstått, och den är fast. Verksamheten är relativt lätt att överblicka när väl vraket har lokaliserats vad gäller att till exempel avgöra hur stor miljörisk fartyget utgör. Vi kommer därför återigen tillbaka till att ansvar för miljöfarliga fartygsvrak kan utgöra förvaringsfall.

13.6 Efterbehandlingsansvaret

Eftersom de allmänna hänsynsreglerna är tillämpliga på den aktuella verksamhetstypen gäller även det reparativa hänsynskravet enligt 2 kap 8 § miljöbalken. Detta innebär att efterbehandlingsreglerna i 10 kap skall tillämpas på ansvaret för fartygsvrak och det som finns däri. Återigen hamnar vi dock i en situation där vi måste avgöra vilken relevans vi i fartygsvraksammanhang kan tillerkänna de regler som är kopplade till fastighetsbegreppet. Det sekundära ansvar som normalt sett gäller för ett rättssubjekt som förvärvat en fastighet efter att den förorenats är, som vi har konstaterat, ännu starkare i förvaringsfall. Detta slogs fast i KN B 31/91, där två makar förvärvat en industritomt efter att verksamheten blivit nedlagd. Makarna förelades att såväl forsla bort cisternerna som att sanera marken, eftersom nämnden ansåg att de bedrev miljöfarlig verksamhet enbart genom att de ägde marken cisternerna återfanns på. I enlighet med Darpös kommentarer till rättsfallet torde det vara helt orimligt att påstå att ett rättssubjekt bedriver en miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken, men inte samtidigt ålägga honom efterbehandlingsansvar enligt 10 kap. Dessutom kan tilläggas att de nya lagförslagen med anledning av miljöansvarsdirektivet tycks ge stöd för att ansvar för miljöskador i vatten skall ges en utökad betydelse.

Den viktigaste funktionen för 10 kap miljöbalken är att se till att förorenade områden saneras i enlighet med principen förorenaren betalar.³⁰³ Detta är en väldigt stark princip i den svenska miljölagstiftningen och även central i EG:s miljö rätt.³⁰⁴ Huruvida en viss förorening är knuten till en fastighet eller ej borde därför vara underordnat denna starka princip. Eftersom den som förvärvat en fastighet, eller i vrakansvarsfallen enligt vad som tidigare sagt snarare en anläggning för förvaring av miljöfarliga substanser, är att räkna som förorenare skall även en senare förvärvare av vraket kunna ställas till ansvar enligt 10 kap.

13.7 Ursprunglig verksamhetsutövare

Enligt principen om att verksamhetsutövaren skall betala är det i första hand den ursprungliga verksamhetsutövaren, den som utfört den skadevållande verksamheten, som skall ställas till ansvar. Inom sjörätten är det inte alldeles självklart vem denne person är.

I sådana fall där den som var ägare till fartyget då olyckan inträffade inte längre är ägare till vraket är förvärvaren ansvarig eftersom den som innehar fastighet, analogivis i detta fall fartyget, redan genom innehavet bedriver

³⁰² Michanek/Zetterberg, s 245

³⁰³ Michanek/Zetterberg, s 138

³⁰⁴ Michanek/Zetterberg, s 43

miljöfarlig verksamhet. I enlighet med HD:s domskäl i NJA 2004 s 552 är det inte nödvändigt att förvärvaren har vidtagit några åtgärder med vraket eller det avfall som förvaras däri för att han skall kunna anses som verksamhetsutövare. Huruvida det sekundära ansvaret enligt 10 kap 3 § miljöbalken är tillämpligt på vrakansvarsfall är således inte av något större intresse i detta fall eftersom det alltid torde finnas en verksamhetsutövare redan enligt 10 kap 1 § miljöbalken.

13.8 Ägaren eller redaren?

Den svenska sjörätten utnämner normalt sett redaren för skador som orsakas genom fartygets drift. Fartygets ägare är adressat för ansvaret bland annat i fråga om oljeskadeansvar enligt 10 kap sjölagen. Dock har vi redan konstaterat att denna ansvarstyp sannolikt ej är tillämplig i de fall vi är intresserade av. Eftersom redaren är vad Wetterstein refererar till som sjöfartsnäringsens driftsherre torde det vara naturligt att betrakta redaren som verksamhetsutövare enligt definitionen i 10 kap miljöbalken.³⁰⁵ Anledningen till att redaren är föremål för driftsansvaret är dock att han i egenskap av högst ansvarig för arbetet på fartyget har möjlighet att ha översikt och kontrollera vad som händer, och därmed också viss möjlighet att förhindra skadevällande beteende. Då fartyget har blivit ett vrak och inte längre är i aktiv drift är det tveksamt om det fortfarande finns grund för ett redaransvar eftersom redaren egentligen inte har någon direkt sådan kontroll. Redaransvaret kan visserligen inkludera exempelvis skador som uppstår som påräkneliga följder av den händelse som medförde att fartyget blev vrak.³⁰⁶ Att en skada uppstår till exempel genom ett läckage av en miljöfarlig substans från ett fartyg som varit vrak i flera år bör dock ligga utanför vad som kan anses rimligt att redaren skall kunna ha kontroll över. Således är det tveksamt om det är rimligt att redaren har ansvar för vrak.

I kungörelsen (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak görs ingen skillnad mellan redare och ägare. Sannolikt kan dock detta ha sin förklaring i att kungörelsen ej innehåller några bestämmelser kring ansvarighet på ägarsidan överhuvudtaget, utan reglerar endast det allmännas möjlighet att agera. I lagförslagen i SOU 1975:81 har utredningen fastnat för att använda begreppet ägare som föremål för ansvaret enligt både strandningslag samt lag om flyttning av fartyg i vissa fall. Av författingskommentarerna framgår dock att redaren är tänkt att inträda i ägarens ställe om redare finns. Trots detta uttalande har dock inte lagförslagen fått denna klara skrivning. 1 § strandningslagen säger: "Vad i lagen sägs om fartygs ägare tillämpas på redaren, om sådan finns." Denna formulering kan enligt min uppfattning betyda såväl *även redaren*, som *redaren i ägarens ställe*. Eftersom motiveringen bakom ovanstående uttalande är att redaren står närmare än ägaren att utföra åtgärder gällande fartygsvraket uppstår dock frågan som jag tidigare var inne på, om redaren verkligen har sådan kontroll då fartyget inte längre används aktivt. Trots allt är det ägaren som har gjorts primärt ansvarig enligt den föreslagna strandningslagen. Lagförslaget är inte skrivet så att redaren har det primära ansvaret, och att ägaren skall träda in endast om redaren exempelvis är oförmögen att betala. Detta tyder nog trots allts på att utredningens uppfattning har varit att det är ägaransvaret som är det starkaste ifråga om ansvar för vrak och liknande i Sverige. Med tanke på att flera olika rättssubjekt kan vara potentiellt ansvariga

³⁰⁵ Wetterstein, s 54

³⁰⁶ Tiberg, 2000

anser jag dock att det är uppseendeväckande att utredningen endast i väldigt liten utsträckning berör förslag till lösningar på de regressproblem som kan komma att uppstå mellan parterna. Särskilt mycket av intresse kan därför inte sägas om detta.

Enligt Draft convention on the removal of wrecks åligger det redaren att varsko behörig myndighet om att olycka ägt rum som kan leda till skada eller olägenhet för miljön. Däremot är det ägaren som är föremål för det egentliga ansvaret enligt konventionen, det vill säga ansvaret att ta om hand vrak som kan utgöra en miljörisk. Således skiljer man i konventionen på redar- och ägaransvaret på så vis att redaren bär ansvaret för sådana åtgärder som har en omedelbar koppling till fartygets aktiva drift, men att det i övrigt är ägaren som ansvarar.

Äganderätten till ett fartyg upphör inte enbart på grund av att fartyget blivit ett vrak, och med äganderätten måste också följa ett ansvar för vad den egendom man äger kan tänkas orsaka. Tiberg påtalar att vrakansvaret i enlighet med dispasshörens uttalanden i ND 1990 s 8 avser skada som vraket orsakar, samt att detta ansvar följer med ägandet.³⁰⁷ Ansvaret för vraket är kopplat till äganderätten och åligger således den som var ägare till fartyget då olyckan inträffade. Äganderätten till vrak i Sverige är stark. Det visar inte minst fartygsägarens rätt till vraket i bärgningssituationer, där ägaren bland annat kan hindra andra personer från att utföra bärgningsåtgärder. Det synes inte vara i enlighet med svensk rättstradition att någon skulle kunna bibehålla en stark äganderätt utan att samtidigt tvingas bära ansvaret för kostnader för skador som denna egendom kan orsaka. Därför anser jag att det är ägaren som skall anses bära ansvaret såsom verksamhetsutövare för vrak enligt ansvarsreglerna i 10 kap miljöbalken. Således torde vrakkonventionens ansvarsfördelning inte skilja sig nämnvärt från vad som redan kan anses gälla enligt svensk rätt.

13.8.1 Konkurrerande verksamhetsutövare

Diskussionen ovan bygger på det faktum att redaren och ägaren är två rättssubjekt, även om båda dessa egenskaper kan rymmas inom endast en fysisk eller juridisk person, som är potentiellt ansvariga för samma verksamhet. Situationen är inte sådan att den enes verksamhet på något sätt är en del av den andres verksamhet. Vad gäller driften av varje enskilt fartyg är verksamheten en och densamma.

I fall där en verksamhetsutövare äger exempelvis ett hotell kan han och de hyresgäster som har sina rörelser på fastigheten bedriva separata verksamheter. I dessa fall kan det eventuellt utgöra ett problem att göra en gränsdragning mellan de olika verksamhetsutövarna. Detta kan möjligen utgöra ett problem även på fartygsvraksområdet, till exempel om ett vrak ligger sjunket i en hamn för vilken hamnens huvudman är verksamhetsutövare. Mellan ägare och redare uppstår dock aldrig några gränsdragningsproblem av denna typ.

13.9 Ansvar för äldre verksamhet

Eftersom övergångsreglerna i lag (1998:811) om införande av miljöbalken sätter en gräns vid 30 juni 1969, och verksamhetsutövare som ej bedrivit verksamhet efter denna tidpunkt ej kan ställas till ansvar, kan inte tidigare ägare till vrak ställas till ansvar om han frånhänt sig vraket innan nyss nämnda datum. Detta torde gälla även då denna tidigare ägare var fartygsägare då olyckan som ledde till att fartyget blev vrak inträffade.

³⁰⁷ Tiberg, 2000

I konkurssituationer, då det för vraket ansvariga rättssubjektet gått i konkurs, är rättsläget högst oklart. Även i fråga om ansvar för förorenade fastigheter saknas tydlig lagstiftning. Beroende på vilken vikt vi kan lägga vid de förarbeten och rättsfall som Darpö citerar då han framför åsikten att äganderätten till fastigheter som förblivit osålda då ett konkursbo avvecklas automatiskt övergår till aktieägarna, kan samma sak eventuellt gälla för fartyg som ägts av aktiebolag.³⁰⁸ Dock torde det vara svårt att hitta någon ansvarig överhuvudtaget, än mindre en ansvarig som kan betala, i situationer av det här slaget.

13.10 Preskription

Preskriptionsbestämmelserna är i förevarande sammanhang särskilt intressanta. Dels eftersom många av de skadevållande händelserna som orsakat den potentiellt miljöfarliga situationen ligger långt tillbaka i tiden, vilket kan tänkas ofta aktualisera preskriptionsbestämmelserna. Dels eftersom två rättsområden, miljörett och sjörett, som båda har specifika preskriptionsarrangemang, här kolliderar. Som tidigare redogjorts för har löper det miljörättsliga efterbehandlingsansvaret för evigt utan preskriptionstid, medan sjörättslig preskription i allmänhet är betydligt kortare än den generella preskriptionstiden som följer av preskriptionslagen.

Det svenska rättssystemet är bland annat uppbyggt kring principen om att speciallag gäller före allmän lag i de fall dessa krockar med varandra. Följaktligen gäller till exempel 10 kap sjölagen före skadeståndslagen i fråga om skadestånd för oljeutsläpp från fartyg. Tidigare har jag konstaterat att ansvaret enligt 10 kap inte tycks vara tillämplig på ansvar för miljöfarliga vrak. Det skulle därför kunna finnas visst fog för att miljöbalkens regler för preskription skall tillämpas. Detta antagande stärks bland annat av uttalandet i miljöbalksförarbetena om att ansvar för efterbehandling är så väsentligt och så långsiktigt att ansvaret ej bör underkastas samma regler som vanliga fordringar.³⁰⁹ Även om vi förutsätter att det är miljöansvaret som är huvudfrågan här, och inte hur ansvaret uppkom, så synes det vara omöjligt att frångå det senare. Eftersom sjölagen avser åstadkomma en i princip fullständig reglering av allt som har med fartyg att göra skall sannolikt sjölagens bestämmelser utnyttjas där sådana finns. Eftersom 19 kap 1 § sjölagen utöver en detaljerad uppräknings av olika sorters sjörettsfordringar även innehåller en typ av ”slaskbestämmelse”, som fångar upp alla fordringar som på något sätt har sin uppkomst i fartygsverksamhet, framstår det därför som svårt att tillämpa några andra regler i detta sammanhang.³¹⁰

Om 10 kap sjölagen ej kan tillämpas på det ansvar som här är aktuellt måste slaskbestämmelsen istället tillämpas. Det utgör i så fall ett problem för miljöskyddet eftersom preskriptionen enligt ansvar på grund av 10 kap är generösare än vad denna sekundära bestämmelse är. Det framstår givetvis som ologiskt att ansvar för miljöfarliga vrak skulle behandlas mer slapphänt ur miljösynpunkt trots att risken för skada på miljön eller faran för människors hälsa inte kan anses vara mindre än vad som gäller i situationer som 10 kap sjölagen främst tar sikte på. I WRC har också mycket riktigt samma lika omfattande preskriptionsbestämmelser föreslagits som gäller enligt oljeansvarighetskonventionen, och därmed enligt 10 kap sjölagen. Skulle Sverige

³⁰⁸ Darpö, 2003, s 61

³⁰⁹ Prop. 1997/98:45, del 1 s 360

³¹⁰ Lindskog, s 141-142

skriva under WRC kommer därför högst sannolikt de längre preskriptionsreglerna gälla, om än de är en avsevärt sämre lösning ur miljösynpunkt än miljöbalkens regler. Huruvida preskriptionsreglerna enligt oljeansvaret redan idag kan tillämpas på vrakansvar anser jag vara mycket oklart. Det är dock inte helt otänkbart att en analogitolkning kan göras med reglerna för 10 kap sjölagen, eftersom de skador som man avser att reglera samt sättet de har uppkommit trots allt har väldigt mycket gemensamt.

13.11 Nedskräpning och avfall

Det torde stå helt klart att utplacering av fartygsvrak i naturen utgör otillåten nedskräpning enligt 15 kap 30 § miljöbalken. Detta tycks bekräftas genom Justitiekanslerns uttalande från 2004-01-12. Anledningen till att Justitiekanslern inte tror att bestämmelsen har någon större praktisk tillämplighet är snarast att vrakägaren ofta är okänd, och att då inget föremål för ansvaret finns. Dels finns inte registreringsplikt för alla fartyg. Dels kan ägaren vara mycket svår att finna om vraket har legat under lång tid. Det är sannolikt helt korrekt att det stora värdet i nedskräpningsförbudet, vad miljöskyddet anbelangar, ligger i myndighetens möjlighet att kunna förelägga vrakägaren att röja upp efter sig. Eftersom ett sådant föreläggande också går att kombinera med vite är det ett ansvar som inte bör trivialiseras.

Vad gäller det straffstadgande som är kopplat till nedskräpningsbestämmelsen så är preskriptionstiden för åtal mycket kort. Eftersom brottet ej är perdurerande kan det mycket väl tänkas att så pass lång tid hinner passera innan såväl vrak har lokaliserats och en ansvarig har hittats, att man ej hinner väcka åtal i särdeles många fall. Till skillnad från straffstadgandet finns inga motsvarande tidsgränser för tillsynsmyndigheten att meddela föreläggande för vrakägaren att städa upp efter sig, vilket gör denna bestämmelse betydligt mer användbar. Eftersom detta inte är frågan om en fordran är det svårt att se att miljöbalkens bestämmelser här skulle krocka med sjölagens preskriptionsregler. Vad som däremot kan inskränka tillämpbarheten av ett föreläggande med grund i nedskräpningsförbudet är att nedskräpning endast är otillåten om den sker i ett område dit allmänheten har tillträde eller insyn. I RH 1988:4, där ett relativt stort fartyg hade sänkts avsiktligt en bit ut till havs, ansågs detta i sig inte innebära nedskräpning eftersom allmänheten varken hade insyn eller tillträde till ett vrak på detta djup så långt ut från kusten. I ljust av NJA 1976 s 547 är det dock helt klart fråga om otillåten nedskräpning då något av rekvisiten insyn eller tillträde är uppfyllt. Huruvida vraket är miljöfarligt tas således inte hänsyn till enligt nedskräpningsförbudet. Därför framstår nedskräpningsförbudet som något stympat i fråga om fartygsvrak eftersom många av de vrak som ligger en bit ut till havs måste anses falla helt utanför bestämmelsen på grund av kravet på insyn eller tillträde.

Det torde inte råda någon större tvekan om att fartygsvrak utgör sådant avfall som regleras i 15 kap miljöbalken. Eftersom den som innehar avfall är skyldig att se till att avfallet hanteras på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt enligt 15 kap 5a § miljöbalken kan detta ge upphov till en ytterligare möjlighet för tillsynsmyndigheten att kunna ställa vrakägaren till ansvar. Möjligen är detta till och med en mer framkomlig väg än nedskräpningsförbudet. Proportionalitetsbestämmelsen skall alltid tillämpas ifråga om förelägganden enligt 26 kap 9 §, men i fråga om avfallsansvar torde det vara möjligt att i detta avseende ta hänsyn till avfallets karaktär, inklusive men inte begränsat till dess miljöfarlighet. Wetterstein uppmärksammar dock en allvarlig risk för att ett

dödläge uppstår, en risk som även jag anser är överhängande. Då den ansvarige skall ta hand om avfallet aktualiseras förmodligen ofta dumpningsförbudet. Enligt proportionalitetsprincipen i fråga om avfallshanteringsansvaret är det möjligt att det mest rimliga är att vraket dumpas till havs. Kanske är det till och med det enda möjliga förfarandet.³¹¹ Enligt dumpningsförbudet är dock sannolikt detta förbjudet.

Frågan i ovanstående dödläge blir då naturligtvis om inget alls skall göras. Visserligen tyder hovrättens domskäl i RH 1988:4 på att avsiktlig sänkning av fartyg kan vara tillåtet om det sker tillräckligt långt ut till havs. Samtidigt påpekas i förarbetena till dumpningsförbudet att undantag i detsamma med anledning av Sveriges internationella förbindelser ytterst sällan kan göras, och då framför allt i fråga om muddermassor. Dessa två rättsuppfattningar tycks mig så motstridiga att jag inte vågar mig på att säga vilka krav som faktiskt går att ställa på vrakägaren angående avfallsansvar för vrak. Avfallsansvaret framstår i detta fall därför som något av en gråzon. Möjligen går det att tillämpa, men det är svårt att säga exakt hur.

13.12 Skadestånd

En sista möjlighet att avtvinga vrakägaren ansvar är skadeståndsbestämmelserna i 32 kap miljöbalken. Det tycks, trots lagens uppenbart tydliga formulering, finnas stöd för att även skador från verksamhet som inte har någon tydlig koppling till en fastighet kan komma att leda till skadestånd enligt miljöbalken. I miljöbalkskommentaren framhålls att åtminstone varaktigt användande av område som ej är del av fastighet sannolikt ändå skall kunna vara skadeståndsgrundande enligt 32 kap miljöbalken. Förarbetena till miljöskadelagen, som är tänkta att fortfarande ha giltighet, motsäger dock detta eftersom fastighetskravet där tycks tämligen absolut. Å ena sidan skulle man kunna hävda att förarbetena gäller, eftersom det andra argumentet endast har ställning av doktrin och således ej är ett lika tungt vägande argument. Å andra sidan finns uppenbarligen inga krav på att skadevållaren äger fastigheten, utan det avgörande är vem som bedrivit den skadegörande verksamheten. På denna grund skulle det kunna sägas vara rimligt att följa miljöbalkskommentarens tolkning.

Här återoppar jag åter vad jag tidigare framfört om att den aktuella verksamhetstypens tydliga geografisk begränsning och överblickbarhet. Att släppa på fastighetsbegreppet i fråga om verksamheter som inte är kopplade till fastigheter, men som ur alla relevanta aspekter ändå är fasta verksamheter, innebär möjligen en generös tolkning av 32 kap, men inte nödvändigtvis en omöjlig sådan. Det framstår därför för mig som fullt tänkbart att 32 kap miljöbalken i princip skulle kunna tillämpas på vrakägarens ansvar.

Miljöskadeförsäkringen kan enligt min uppfattning omöjligen tillämpas på vrakansvar. Försäkringsvillkoren utesluter uttryckligen ansvar på grund av sjöfart, och jag ser inget utrymme för analogitolkningar här. Eftersom inget sådant uppenbart hinder finns ifråga om saneringsförsäkringen är det tänkbart att denna kan utnyttjas. Det är dock en fråga som jag ej kommer att utreda i detalj här eftersom det reser ett antal viktiga följdfrågor. Inte minst kan det anses strida mot principen om att förorenaren skall betala ifall ersättning kan tas från saneringsförsäkringen för vrakansvar ifall inte fartygsägare har varit med och betalat till den. WRC föreslår dock ett system av obligatorisk försäkring eller krav

³¹¹ Wetterstein, s 322

på ställande av säkerhet som tycks fylla en motsvarande funktion. Möjligen kan vi därför komma att se en utveckling framöver där en typ av saneringsförsäkring gäller även för vrakansvar.

13.13 Det allmännas ansvar

Det allmännas möjlighet eller skyldighet att ingripa, utöver möjligheten att förelägga ansvarig att utföra åtgärd enligt vad som beskrivits ovan tycks idag vara begränsad till kungörelse (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m. Det allmänna har enligt kungörelsen rätt att flytta vrak endast under vissa mycket begränsade förutsättningar, där utrymme för någon egentlig miljöbedömning inte finns. Utöver detta tycks inte enbart det allmännas skyldighet, utan även befogenhet, att flytta på vrak som kan utgöra en olägenhet vara i det närmaste obefintlig.

Det tycks stå klart att det allmänna har något slags gaturenhållningsansvar för fartygsvrak, men det är oklart hur detta ser ut. I enligt med Miljööverdomstolens domskäl i MÖD 2006:63 kan kommunen eventuellt anses vara skyldig att sörja för renhållning på en fastighet där fastighetsägaren ej var nedskräpare, efter att fastighetsägaren begärt detta. Problemet med bortforslande av fartyg, vilket Justitiekanslern påpekar i sitt uttalande från 2004-01-12, är dock att detta sannolikt inte kan göras om man inte får tag på ägaren, eftersom detta skulle kränka vrakägarens äganderätt. Tyvärr innebär detta sannolikt att det allmännas ansvar, såväl som rättslig möjlighet att agera, är mycket begränsad. Den lagstiftningskonstruktion som gäller för fordon och fordonsvrak skulle sannolikt kunna lösa många problem även på fartygsvraksområdet. Fordonslagstiftningen som den ser ut idag är dock för specifikt inriktad på fordon för att kunna tillämpas analogivis på fartygsvrak.

14 Slutsats

Slutligen kvarstår att sammanfatta ett svar på frågan om dagens lagstiftning är tillräcklig för att lösa problemet med vem som ansvarar för miljöfarliga vrak som finns i våra svenska vatten. I korthet är svaret på den frågan nej. Jag har kommit fram till att miljöbalken i vissa delar visst skulle kunna vara tillämplig på sådana sätt som den inte riktigt tillämpas idag. I dagens rättstillämpning tycks det finnas en tämligen strikt syn på fastighetsbegreppet i fråga om vad som utgör miljöfarlig verksamhet och vilka situationer som kan utgöra grund för skadestånd enligt 32 kap miljöbalken. Det framstår som en förutsättning att en rörlig verksamhet eller åtgärd har en tydlig anknytning till en verksamhet som bedrivs på en fastighet för att kunna räknas som miljöfarlig verksamhet. Enligt vad jag har kommit fram till kan man dock med fog ifrågasätta sig om detta verkligen är så självklart, bland annat eftersom miljöbalkens förarbeten ger ett visst stöd åt att miljöfarlig verksamhet inte behöver ha direkt anknytning till en fastighet.

Jag har kommit fram till att förvaring av miljöfarliga ämnen i sjunkna fartygsvrak har det mesta gemensamt med förvaring av nedgrävda miljöfarliga substanser på land. Förvaring av sådana ämnen i ett vrak är inte svårare att avgränsa geografiskt än förvaring på land, och det är tveksamt om ett fartygsvrak skall betraktas som en rörlig verksamhet bara för att det en gång i tiden var ett fungerande transportmedel. Miljöbalkens övergripande syfte i fråga om förvaring är att alla typer av verksamheter som innebär förvaring av miljöfarliga ämnen, och som därför riskerar att orsaka att de mål som ställs upp i målsättningsparagrafen i 1 kap 1 § miljöbalken inte kan uppfyllas, regleras och underställs vissa krav. Därför framstår det som högst önskvärt att en viss typ av förvaring inte har lägre miljökrav på sig än vad som är motiverat av miljöhänsyn bara för att den inte äger rum på en fastighet. Det synes till och med kunna innebära en betydande avvikelse från miljöbalkens intentioner att inte tillämpa lagen lika i dessa båda typfall.

För att komma fram till de resultat jag har kommit fram till har jag dock använt mig av analogislut som jag inser kan betraktas som väldigt generösa. Det är därför högst osäkert om en miljödomstol skulle se frågan på samma sätt. Därför är det heller inte särdeles konstigt om tillsynsmyndigheterna tvekar att tillämpa miljöbalken på vrakansvaret. Ett förtydligande av lagen skulle därför mycket väl kunna vara nödvändig för att miljölagstiftningen skall fungera på detta sätt i praktiken. Av denna anledning kan, min ovan redovisade analys till trots, lagstiftningen inte anses vara tillräcklig. Det tycks hur som helst vara helt uppenbart att stat och kommun är tämligen tandlösa, eftersom man inte kan agera ens då man skulle vilja, på grund av att vrakägarens äganderätt står i vägen.

Vad som tycks saknas i lagstiftningen är bland annat befogenhet för stat eller kommun att flytta på fartygsvrak utan att först behöva inhämta tillstånd från fartygsägaren. En lösning liknande den som finns i lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall, och som tycks fungera väldigt bra, skulle förmodligen kunna lösa dessa problem. Använder man denna lag som mall innebär detta också att myndigheten som genomfört flytten skulle kunna ha rätt att tillgodogöra sig värdet från vraket för att täcka de kostnader som åtgärden resulterar i.

Vidare skulle det vara önskvärt om det klargjordes i lagstiftningen vilka preskriptionsregler som gäller för ansvar för miljöfarliga vrak. Idag tycks läget vara mycket oklart, med flera olika regler som är potentiellt tillämpbara. Dessutom är preskriptionstiden av stor betydelse för hur ansvarsfrågan skall

hanteras av flera anledningar. Sådana anledningar inkluderar bland annat att ansvarig myndighet behöver veta hur man skall agera och när, och vilka försäkringslösningar som kan vara användbara.

15 Egna reflektioner

Någonting står inte rätt till ifråga om lagstiftning kring hantering av vrak. Vad gäller fordonsvrak finns, som jag redogjort för, utmärkta och väl inarbetade lösningar på en mängd problem. Det finns regler för hur bilarna skall skrotas och av vem, regler som ger bilproducenterna ett avfallsansvar för uttjänta bilar, samt ekonomiska incitament för bilägaren att skrota sin bil istället för att lämna den i naturen. Utöver vissa starkt begränsade regler angående fiskebåtar finns inga sådana ekonomiska incitament inom svensk sjöfart. Även om den ekonomiska ersättningen för att skrota en bil successivt kommer att fasas ut efter 1 juni 2007 finns trots allt ett väl genomarbetat system som syftar till att säkerställa att så få bilvrak som möjligt hamnar utanför en kontrollerad skrotningsprocess. Det enda som staten har att sätta emot för att förhindra fartygsägare att lämna sina vrak i naturen är ett straffansvar som inte synes helt tillfredsställande eftersom det baseras på var i naturen det har lämnats snarare än vilket miljöhot det innebär.

Gällande bilvrak finns även lagstiftning som ger det allmänna rätt att inte bara forsla bort fordonet, utan även kräva bilägaren på ersättning för detta. De lagar som idag gäller för fordon är således mycket lika de fartygslagar som föreslogs i SOU 1975:81. Det är svårt att se vad exakt som gör att inte samma bestämmelser skulle kunna gälla även för fartyg och fartygsvrak, och det är min uppfattning att många problem skulle kunna lösas genom en lagstiftningsåtgärd där lagstiftning motsvarande fordonslagstiftningen antas även gällande fartygsvrak.

Sannolikheten är dock stor att problem åtminstone delvis kan lösas genom att Sverige utformar eventuell ny lagstiftning i enlighet med Draft convention on the removal of wrecks. Konventionen erbjuder en lösning på fartygsvraksområdet som dels påminner om vad som föreslogs i SOU 1975:81, dels erbjuder en möjlighet för staten att ta miljöhänsyn när man överväger ifall ett visst vrak måste flyttas. Enligt min uppfattning skulle Sverige vara mycket väl förtjänt av en sådan lagstiftning.

16 Källförteckning

Litteratur

Böcker och artiklar

- Andree, Lasse: Tickande miljöbomb under ytan, Göteborgs-Posten 2006-07-09
- Bengtsson, Bertil: Miljöbalkens återverkningar, Norstedts Juridik AB 2001
- Bengtsson, Bertil: Speciell fastighetsrätt - Miljöbalken, 8:e uppl. Iustus Förlag AB 2003
- Darpö, Jan: Eftertanke och förutseende - En rättsvetenskaplig studie om ansvar och skyldigheter kring förorenade områden, Uppsala Universitet 2001
- Darpö, Jan: Om ansvar för miljöskulder i mark och vatten - Miljöbalkens regler om skyldigheter och ansvar för förorenade områden, Naturvårdsverkets Rapport nr 5242, 2003
- Falkanger, Thor/Bull, Hans Jacob/Brautaset, Lasse: Scandinavian maritime law, 2:a uppl. Universitetsforlaget 2004
- Griggs, Patrick: Draft wreck removal convention (DWRC), 2006
[<http://www.comitemaritime.org/Capetown/pdf/13.pdf>]
- Hellner, Jan/Radetzki, Marcus: Skadeståndsrätt, 7:e uppl. Norstedts Juridik AB 2006
- Julstad, Barbro: Fastighetsindelning och markanvändning, 3:e uppl. Norstedts Juridik AB 2005
- Karlmark, Stefan: Miljörätt ur straffrättsligt perspektiv, 2 uppl. Norstedts Juridik AB 1999
- Kleinman, Jan: Ideell skada eller förmögenhetsförlust - nytt synsätt under framväxt?
JT 1995/96 s 101-109
- Larsson, Marie-Louise: En doktorsavhandling och en miljöbalk, NFT 3/1997 s 265-273
- Lindskog, Stefan: Preskription, 2 uppl. Norstedts Juridik AB 2002
- Lindström, Patrik: Vrak i Skagerrak, Forum Skagerrak/Länsstyrelsen Västra Götaland 2006
[<http://www.forumskagerrak.com/download/533/x/Vrak%20i%20Skagerrak-web.pdf>]
- Michanek, Gabriel/Zetterberg, Charlotta: Den svenska miljörätten, Iustus Förlag AB 2004
- Sandvik, Björn: Miljöskadeansvar - En skadeståndsrättslig studie med särskild hänsyn till ansvarsmotiv, miljöskadebegreppet och ersättning för skada på miljön, Åbo Akademis Förlag 2002
- Tiberg, Hugo: Båttjuridik, Norstedts 1973
- Tiberg, Hugo: Vem äger vrak och vrakgods?, 2000
[<http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/vrak.htm>]
- Tiberg, Hugo: Wrecks and wreckage in Swedish waters, Scandinavian studies in law, vol. 46 2004
- Waleij, Annica: Dumpade C-stridsmedel i Skagerrak och Östersjön – en uppdatering, Totalförsvarets Forskningsinstitut 2001
[<http://www.kustbevakningen.se/Documents/Milj%c3%b6r%c3%a4ddning/Andra%20skadliga%20%c3%a4mnen/Kemiska%20stridsmedel/FOI%20Dumpade%20C-stridsmedel.pdf>]
- Wetterstein, Peter: Redarens miljöskadeansvar, Åbo Akademis Förlag 2004

Lagkommentarer

- Bengtsson, Bertil/Bjällås, Ulf/Rubenson, Stefan/Strömberg, Rolf: Miljöbalken. En kommentar, Norstedts
- Berggren, Nils-Olof/Bäcklund, Agneta/Homqvist, Lena/Leijonhufvud, Madeleine/Munck, Johan/Träskman, Per Ole/Wennberg, Suzanne/Wersäll, Fredrik/Victor, Dag: Brottsbalken. En kommentar, Norstedts
- Karnovs Lagkommentar

Övrigt

Consideration of a Draft Convention on the Removal of wrecks (Version nov. 2006)
Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2004/35/EG, av den 21 april 2004; om miljöansvar
för att förebygga och avhjälpa miljöskador
United Nations Convention on the Law of the Sea
[http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf]

Offentligt tryck

Propositioner

Prop. 1985/86:83, Om ersättning för miljöskador
Prop. 1994/95:169, Ändrade regler om ersättningsansvaret för oljeskador till sjöss
Prop. 1995/96:174, Producentansvar för uttjänta bilar, m.m.
Prop. 1997/98:45, Miljöbalk
Prop. 2000/01:47, Ändringar i bilskrotningslagen
Prop. 2003/04:79, Höjda begränsningsbelopp för redares skadeståndsansvar
Prop. 2005/06:179, Miljöansvaret i Antarktis
Prop. 2005/06:182, Miljöbalkens sanktionssystem, m.m.
Prop. 2006/07:40, Bilskrotningsfonden, m.m.

Sveriges offentliga utredningar

SOU 1975:81, Farliga vrak
SOU 1993:27, Miljöbalk
SOU 1993:78, Miljöskadeförsäkringen i framtiden
SOU 1996:103, Miljöbalken – En skärpt och samordnad miljölagstiftning för en hållbar
utveckling
SOU 2006:39, Ett utvidgat miljöansvar

Norges offentlige utredninger

NOU 2002:15, Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

Norsk lag

Lov-1994-06-24-39: Lov om sjøfarten

Sveriges internationella överenskommelser

SÖ 2004:11, 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av
sjörättsligt skadeståndsansvar

Övrigt

2004/05:Fö247, Motion till riksdagen: Övergivna båtar och vrak
2004/05:FöU6, Utskottets överväganden: Vrak och ägarlösa båtar
NJA II 1984
NJA II 1998
Författningssamling Göteborgs Stad 2006-07-01: Lokala föreskrifter för gaturenhållning i
Göteborgs kommun
Försäkringsvillkor för Miljöskadeförsäkring (Bilaga A till regeringsbeslut 2002-12-12, nr 13)
Rikspolisstyrelsens författningssamling: RPSFS 2003:3
Statskontorets rapport 2004:26, Bilskrotningens framtida finansiering

Avgöranden

Högsta Domstolen

NJA 1976 s 547

NJA 1978 s 157

NJA 1992 s 126

NJA 1995 s 249

NJA 2004 s 552

Hovrätt

RH 1988:4

RH 1990:17

Hovrätten över Skåne och Blekinge, mål nr FT 869-03 (20 nov. 2003) [Tiberg 2004, s 211]

Regeringsrätten

RÅ 1997 ref 12

RÅ 1998 ref 26

Koncessionsnämnden

KN B 31/91

KN B 15/95 [Miljöbeslut 1/95 s 75-78]

Miljööverdomstolen

MÖD 2006:28

MÖD 2006:63

JO-beslut

1993/94 - JO:s Ämbetsberättelse s 367-370, Fråga om vem som är rätt adressat för ett föreläggande enligt 40 § miljöskyddslagen (Dnr 2743-1992)

Beslut 2004-04-05, Anmälan mot Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden i Nynäshamns kommun angående handläggningen av ett ärende rörande en av kommunen bortforslad och skrotad bil (Dnr 697-2002)

JK-beslut

Beslut 2004-01-12, Fråga om vilken myndighet som har ansvaret för bortforslandet av ett övergivet skeppsvrak – uttalanden angående behovet av lagstiftning på området (Dnr 383-02-21)

Beslut 2004-11-04, Skadestånd med anledning av ett felaktigt beslut om flyttning och skrotning av en bil (Dnr 3351-04-40)

Nordiske Domme i Sjøfartanliggender

ND 1970 s 107

ND 1971 s 199

ND 1986 s 26

ND 1990 s 8

17 Bilagor

17.1 Bilaga 1: Svensk lagstiftning

Följande lista är en sammanställning av all svensk lagstiftning som omnämns i denna utredning:

Lag (1918:163) med vissa bestämmelser om sjöfynd
Lag (1938:121) om hittegods
Kungörelse (1951:321) om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak m.m.
Brottsbalk (1962:700)
Naturvårdslag (1964:822), *Upphävd 1999-01-01*
Atomansvarighetslag (1968:45)
Miljöskyddslag (1969:387), *Upphävd 1999-01-01*
Jordabalk (1970:994)
Skadeståndslag (1972:207)
Bilskrotningslag (1975:343), *Upphävd 2007-06-01*
Bilskrotningsförordning (1975:348), *Upphävd 2007-06-01*
Lag (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.
Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg
Preskriptionslag (1981:130)
Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall
Lag (1984:983) om ensamrätt till bärgning
Förvaltningslag (1986:223)
Plan- och bygglag (1987:10)
Förordning (1993:382) om statligt stöd till yrkesfisket m.m., *Upphävd 1995-01-01*
Sjölag (1994:1009)
Förordning (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen
Förordning (1997:788) om producentansvar för bilar, *Upphävd 2007-06-01*
Miljöbalk (1998:808)
Lag (1998:811) om införande av miljöbalken
Lag (1998:814) med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning
Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd
Avfallsförordning (2001:1063)
Vägrafikskattelag (2006:227)
Lag (2007:162) om bilskrotningsfonden